VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 271)
z dnia 10 września 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 271)

10 września 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– „Informację Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Prezesa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na temat organizacji kolejowych przewozów pasażerskich na trasie Białystok – Warszawa i Warszawa – Białystok w okresie prowadzenia prac modernizacyjnych na odcinku Sadowne Węgrowskie – Tłuszcz w związku z zapowiadanym wyłączeniem z eksploatacji połączenia kolejowego pomiędzy Białymstokiem a Warszawą na czas trwania tych prac".

W posiedzeniu udział wzięli: **Przemysław Hofman** dyrektor Departamentu Transportu Kolejowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, **Andrzej Sykała** doradca techniczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Jakub Karnowski** prezes Zarządu PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Remigiusz Paszkiewicz** prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami, **Marcin Celejewski** prezes Zarządu PKP Intercity S.A. wraz ze współpracownikami oraz **Michał Litwin** sekretarz Biura Zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie Sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam przybyłych państwa posłów. Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje „Informację Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Prezesa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na temat organizacji kolejowych przewozów pasażerskich na trasie Białystok – Warszawa i Warszawa – Białystok w okresie prowadzenia prac modernizacyjnych na odcinku Sadowne Węgrowskie – Tłuszcz w związku z zapowiadanym wyłączeniem z eksploatacji połączenia kolejowego pomiędzy Białymstokiem a Warszawą na czas trwania tych prac". Chcę podkreślić, że dzisiejsze posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu – na pisemny wniosek grupy posłów. Wniosek wpłynął w dniu 14 sierpnia 2014 r. Grupa posłów upoważniła do ich reprezentowania przed Komisją pana posła Jarosława Zielińskiego. Witamy, panie pośle. Wobec powyższego przystępujemy do realizacji porządku. Bardzo proszę, oddaję panu głos, panie pośle. Oczywiście witam serdecznie szefów spółek Grupy PKP: pana prezesa Karnowskiego, pana prezesa Paszkiewicza, pana prezesa Celejewskiego – i jeszcze kogoś z Grupy?

Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Remigiusz Paszkiewicz:

Tak, mamy członka zarządu ds. inwestycji, pana prezesa Wojciecha Folejewskiego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ale w imieniu Polskich Linii Kolejowych przywitałem już pana prezesa. Pewnie są państwo ze strony społecznej, witam także państwa. W związku z powyższym przystępujemy do realizacji porządku. Bardzo proszę, panie pośle, oddaję głos.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, jako grupa posłów złożyliśmy wniosek o zwołanie posiedzenia Komisji Infrastruktury w trybie art. 152 po to, żeby usłyszeć od ministra infrastruktury i rozwoju oraz prezesa spółki

PKP PLK informację o tym, jak mają być zorganizowane przede wszystkim osobowe przewozy kolejowe na trasie Białystok – Warszawa w czasie planowanego remontu, modernizacji torów linii kolejowej nr 6 na odcinku Sadowne Węgrowskie – Tłuszcz, który ma ok. 30 km. W gruncie rzeczy nasza intencja jest głębsza, bo nie tu chodzi tylko o informację, ale o to, czemu daliśmy zresztą wyraz w uzasadnieniu złożonym na ręce pana przewodniczącego, żeby w wyniku merytorycznych argumentów, jak się wydaje oczywistych, nastąpiła zmiana decyzji polegająca na tym, aby nie wyłączać całkowicie ruchu kolejowego na czas modernizacji na linii kolejowej między Warszawą a Białymstokiem, a przypomnę, że zakłada się, iż ma to trwać mniej więcej rok, tylko tak zorganizować prace modernizacyjne, aby jednocześnie odbywał się ruch kolejowy.

Bardzo mnie martwi, to muszę powiedzieć na wstępie, że nie ma tutaj przedstawiciela Ministra Infrastruktury i Rozwoju, chyba, że źle usłyszałem powitanie.

Dyrektor Departamentu Transportu Kolejowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Przemysław Hofman:

Jest. Jestem dyrektorem Departamentu Transportu Kolejowego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan dyrektor ma upoważnienie pani minister, w związku z tym bardzo proszę o kontynuowanie, panie pośle.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu Komisji:

No tak, pani minister Bieńkowska jest już teraz zajęta innymi sprawami, jasne, a problemy zostają.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, decyzja, o której opinia publiczna dowiedziała się właściwie przypadkowo i późno, bo była ona ukrywana, podjęta została tak naprawdę bez konsultacji, wypracowana w bardzo małym gronie, właściwie zakomunikowana niż przedyskutowana i skonsultowana, wywołała duży sprzeciw opinii publicznej, mieszkańców województwa podlaskiego, bo oni są tym najbardziej zainteresowani, mieszkańców Białegostoku i całego regionu, a także mieszkańców części Mazowsza, którzy korzystają z tej linii kolejowej. Pewnie zbulwersowałaby opinię publiczną jeszcze bardziej, gdyby wiedzieli o tym inni podróżni, którzy także korzystają z tej linii, może nie na co dzień, ale czasem. Kiedy dowiedzieli się o tym zamiarze oburzenie było powszechne – mieszkańców, samorządów i tych, którzy nawet nie korzystają z kolei, ale o tym usłyszeli. Wyrażano powszechne zdziwienie, że dzisiaj, we współczesnym świecie możliwy jest pomysł, decyzja, żeby na tak długi czas całkowicie zamykać funkcjonującą linię kolejową, z której licznie korzystają podróżni.

Nie wiem, panie przewodniczący, czy mam głośniej? Bo nie chcę panom przeszkadzać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Zdziwienie moje, posłów, którzy ten wniosek złożyli i opinii publicznej polega na tym, że dzisiaj tak uczęszczana i potrzebna linia kolejowa, stanowiąca w istocie jedyne połączenie kolejowe północnowschodniej Polski z Warszawą i innymi miastami może być zamknięta na rok, jak twierdzą władze spółki i MIiR. Nawiasem mówiąc, z tym rokiem to jest tak, że jak się patrzy na tempo prac inwestycyjnych na linii kolejowej nr 6 Warszawa – Białystok, na trasie *Rail Baltica* i jak się obserwuje prace inwestycyjne, modernizacyjne na innych liniach kolejowych czy w ogóle na inwestycjach infrastrukturalnych, to można oczywiście mieć podejrzenie i obawę, że okres ten może być znacznie dłuższy. Nie ma żadnych gwarancji, że akurat w tym czasie, choć powtarzam, bardzo długim, prace zostaną wykonane (do czego jeszcze później wrócę) na podstawie danych i analiz przywoływanych przez ekspertów. Rzecz polega na tym, proszę państwa, że w praktyce przez siedem lat nie były prowadzone prace inwestycyjne na tej linii. Przypomnę, że pieniądze były, to jest perspektywa finansowa od 2007 r. Decyzja została podjęta w tymże 2007 r. jeszcze za rządów Prawa i Sprawiedliwości, a potem przez siedem lat nic się nie działo i teraz nagle, kiedy przychodzi okres rozliczeń, ma nastąpić gwałtowne przyśpie-

szenie prac inwestycyjnych po to, i tego ani spółka, ani ministerstwo nie ukrywa, żeby nie zwracać pieniędzy do Unii Europejskiej, tylko aby je wykorzystać.

Po pierwsze, jest pytanie, czy mieszkańcy Podlasia i nie tylko, podróżni mają płacić za siedmioletnią nieudolność tego rządu po to, żeby teraz z takimi kosztami społecznymi i nie tylko społecznymi, o czym jeszcze powiem, gwałtownie ryzykować całkowite zamknięcie linii, rozebranie torów i chaotyczne wykonywanie inwestycji? Wydaję mi się, że nieudolność inwestora, czyli PKP PLK i rządu nie usprawiedliwia dzisiaj takiej decyzji. Mało tego, proszę państwa, koszty społeczne, które są z tym związane będą tak duże, że trudno nawet je sobie dzisiaj wyobrazić. Opinia publiczna nawet niedowierza, że można podjąć taką decyzję dzisiaj, kiedy obserwuje się tyle prac inwestycyjnych w Europie, trochę także w Polsce i nigdzie linie kolejowe nie są zamykane na czas prac inwestycyjnych. Można, twierdzą jednoznacznie eksperci, i trzeba tak zorganizować prace, żeby prowadzić ruch. Oczywiście jesteśmy za tym, żeby było jasne, wszyscy łącznie ze mną. Może w imieniu wnioskodawców przede wszystkim chcę wyartykułować głos za tym, żeby jak najszybciej zmodernizować tę linię, to jest bardzo potrzebne i bardzo spóźnione, ale nie wolno jednak ryzykować zamknięcia połączeń w ogóle i rozebrania torów. Można tak zorganizować prace, żeby jednocześnie odbywał się ruch kolejowy, z utrudnieniami, które są w takich sytuacjach obiektywnie pewnie niezbędne, ale żeby były one jak najmniej uciążliwe, a jednocześnie żeby odbywały się prace. Przy dwóch torach według każdego z ekspertów, kto o tym mówi, a także według zdrowego rozsądku jest to możliwe i oczywiste.

Oczywiście, że wykonawca jest zainteresowany tym, żeby móc tory rozebrać i bez żadnych przeszkód sobie przez rok albo dłużej prowadzić inwestycję. Jasne, ja go rozumiem, to leży w jego interesie, ale nie leży w interesie ani kolejowych spółek przewozowych, bo one będą na tym tracić, co też jest bardzo wyraźnie podkreślane, że pasażerów przejmą inni przewoźnicy, pewnie prywatni, którzy oferują przewóz autobusami. Nie jest to w interesie mieszkańców, społeczeństwa, podróżnych i nie jest to w istocie rzeczy w interesie rządu. Jest to w interesie wykonawcy, ale powtarzam, ten interes nie może być tutaj prymarny i nie może być wystarczający, żeby na taką decyzję się zgodzić. Z tych połączeń korzystają podróżni w dużej liczbie, wielu z nich dojeżdżając także codziennie do pracy. Jeżdżę jeszcze tymi pociągami, bo niektóre zostały. Przypomnę, że liczba połączeń została bardzo ograniczona w ostatnim czasie na skutek remontu czy modernizacji innego odcinka trasy, ale jak się okazuje ten można modernizować jednocześnie utrzymując połączenia, wprawdzie mniej liczne. Można było też ich nie redukować, mówiliśmy o tym na jednym z posiedzeń Komisji, które było zwołane swego czasu w tym samym trybie. Mimo ograniczeń pociągi jednak kursują. Teraz, jak się okazuje, nie będą.

Proszę państwa, proponuje się objazd trasą przez Siedlce i beztrosko inwestor tutaj mówi, że można będzie w ciągu 4,5 godziny dojechać przez Siedlce do Warszawy, kiedy przejazd tą trasą w ostatnich latach, przed jego wydłużeniem z niezrozumiałych powodów, trwał 2 godz. 15 min., a wcześniej trwał jeszcze krócej. Kto będzie korzystał z takich połączeń? PKP PLK mówi, że zorganizowana będzie zastępcza komunikacja autobusowa. Pytanie, kto będzie z tej komunikacji korzystał w sytuacji, kiedy prywatni przewoźnicy podstawią dogodne autobusy i będą one przewoziły podróżnych, ale będą oczywiście na tym także zarabiały. Czy podróżni wrócą do korzystania z usług kolei po modernizacji? Wątpliwe. Eksperci i my to podkreślamy, że jest to wątpliwe, czy nie zrażą się na tyle trwale do kolei, która nie umiała zorganizować transportu osobowego w czasie prac remontowych, że być może do usług kolei nie wrócą. Zresztą życie nie znosi próżni, więc ludzie pewnie sobie jakoś poradzą, tylko że będą to być może bardziej trwałe straty niż się w tej chwili spółce i rządowi wydaje.

Wracam teraz do sprawy gwarancji, bo pojawiła się teza, że jeżeli będzie zgoda na całkowite zamknięcie linii kolejowej, to prace będą wykonane szybciej, pieniądze z UE wydane, rozliczone i będzie to sama korzyść. Otóż nie tylko na skutek doświadczenia z ostatnich lat można mieć wątpliwości, czy rzeczywiście tak będzie, czy w tym czasie zostaną wykonane prace i czy będzie to rzeczywiście sprawnie i szybko. Można mieć także wątpliwości ze względu na analizę kondycji wykonawcy, który wygrał przetarg na prace. Jest to konsorcjum firm, gdzie generalnym wykonawcą jest spółka akcyjna

Torpol i połączone z nią różnymi pracami podwykonawczymi inne spółki, przede wszystkim Polimex-Mostostal i Intercor Sp. z o.o., ale analiza ich przychodów i innych zleceń, takich jak choćby sprawa wykonawstwa dworca w Łodzi na dużą kwotę (tam jest inne konsorcjum, ale generalny wykonawca jest ten sam) budzi wątpliwości, czy nie przerasta to możliwości tego wykonawcy. Analitycy twierdzą, iż bardzo prawdopodobne, że zakres prac przerośnie generalnego wykonawcę i że nie będzie on w stanie w tym okresie wykonać zleconych robót. Mało tego, pojawiają się obawy, że słaba kondycja finansowa tych firm, zwłaszcza generalnego wykonawcy (nie chcę wchodzić w szczegóły, w razie czego służę, bo ma tu przed sobą pewną analizę, ale nie chcę przeciągać sprawy, myślę, że inwestor zna dobrze te zagadnienia) może grozić np. upadłością firmy i wtedy prace w ogóle nie zostaną wykonane w terminie. Być może trzeba będzie dokonać zmiany wykonawcy, a rozebrane tory pozostaną i połączeń nie będzie.

Niektórzy zwracali uwagę także na to, że ma to również wymiar pozaspołeczny i może mieć też wymiar z zakresu obronności kraju. Chcę to również podkreślić, bo na wschodzie mamy coraz bardziej niebezpieczną sytuację. To jest tak naprawdę jedyna linia kolejowa na północny-wschód z Warszawy, którą można by przewozić w razie potrzeby cięższy sprzęt, np. wojskowy. Kiedy nie będzie mostu na Liwcu, kiedy rozebrane zostaną tory w obie strony, to pytanie o ten aspekt również jawi się jako bardzo zasadne. To nie jakiś teoretyczny wymysł, tylko mamy określoną, realną sytuację, która każe postawić takie pytanie.

Słowem, panie przewodniczący, szanowni państwo, z żadnych względów decyzja o całkowitym wyłączeniu komunikacji kolejowej w czasie planowanych prac modernizacyjnych nie może być przyjęta jako uzasadniona. Jest to decyzja błędna, nieracjonalna, szkodliwa i niebezpieczna. W związku z tym w pierwszej kolejności jako wnioskodawcy wnosimy o to, aby inwestor PKP PLK oraz minister infrastruktury i rozwoju, który akceptuje decyzję, się z niej wycofali, żeby ją zmienili i zorganizowali prace tak, aby jednocześnie mógł odbywać się ruch kolejowy i przewozy na tej trasie. Jest to technicznie możliwe, racjonalne i pożądane. Oczywiście oczekujemy w informacji jaki jest stosunek do tego wniosku i prosimy o argumenty, które spowodowały podjęcie takiej decyzji, jaka została podjęta. Powtarzam, decyzji niespotykanej, nieuzasadnionej i bardzo groźnej. Pytanie na koniec, kto weźmie odpowiedzialność za skutki tej decyzji, które mogą być bardzo ważkie, społecznie i nie tylko? Nie chcę tutaj wywoływać zbyt daleko idących skojarzeń, ale choćby te z zakresu obronności kraju. Naprawdę sprawa jest poważna i apeluję do państwa o refleksję, o zmianę decyzji, a dopiero (nie chce mi to nawet przez usta przejść) gdybyście jej nie zmienili, to o informację, jak będą zorganizowane przewozy osobowe w czasie, kiedy obowiązywałaby decyzja o wyłączeniu komunikacji kolejowej. Usłyszeliśmy także, już kończę swoje uzasadnienie, że po modernizacji tego odcinka czy całej linii podróż z Białegostoku do Warszawy trwałaby 2,5 godziny. Proszę też o odniesienie się do tej informacji, ponieważ jest ona chyba czymś z dziedziny żartu. Powtarzam, że wcześniej przed modernizacją przy starych torach podróż trwała znacznie krócej, więc też jest ciekawe, jaki efekt zostanie osiągnięty. W imieniu wnioskodawców wnoszę jak w uzasadnieniu i proszę o zmianę decyzji w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Wysoka Komisjo, chcę poinformować bardzo jednoznacznie, że mam przed sobą upoważnienie minister infrastruktury, wiceprezesa Rady Ministrów, pani Elżbiety Bieńkowskiej dla pana Przemysława Hofmana, dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego do przedstawienia informacji ministra infrastruktury i rozwoju oraz prezesa PKP PLK na temat organizacji kolejowych przewozów pasażerskich na trasie Białystok – Warszawa, czyli do złożenia informacji, która jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia. Panie dyrektorze, witam pana. Przepraszam, że nie podałem tej informacji na początku. Bardzo proszę, oddaję głos panu dyrektorowi i oczywiście bardzo przepraszam pana posła, że w pewnym momencie miał utrudnioną możliwość zaprezentowania wniosku poprzez rozmowy przewodniczącego w prezydium. Bardzo przepraszam.

Dyrektor departamentu Przemysław Hofman:

Wysoka Komisjo, szanowni panowie posłowie, pozwolę sobie na samym początku wyjaśnić kilka generalnych kwestii z pozycji MIiR. Następnie przekażę głos prezesowi Paszkiewiczowi, żeby opowiedział o szczegółach związanych ze sposobem wykonania inwestycji i uzasadnieniem tego oraz wyjaśnił temat zorganizowania komunikacji zastępczej, a następnie prezes Celejewski przekaże informację, jak ze strony PKP Intercity zapewniona zostanie komunikacja na trasie pomiędzy Warszawą a Białymstokiem na odcinkach, które ucierpią w wyniku sposobu realizacji inwestycji, o której mówimy. Bardzo dziękuję za zaproszenie, ponieważ w ministerstwie też uważamy, że jest bardzo istotne, aby sprawa nie była dyskutowana gdzieś w zaciszu gabinetów, ale żeby społeczności, których sposób realizacji inwestycji będzie dotyczył, jasno i klarownie dowiedziały się, jakie perturbacje i zmiany będą ich czekały podczas modernizacji, która będzie wykonywana w taki, a nie inny sposób.

Na początku chciałem poinformować państwa, że to nie jest tak, iż ministerstwo razem z zarządcą infrastruktury i przewoźnikami konstruują sobie gdzieś w tajemnicy plany realizacji modernizacji, nie konsultując tego w żaden sposób ze społecznościami lokalnymi czy z władzami samorządowymi. Od momentu, kiedy tak naprawdę temat zmiany sposobu realizacji inwestycji na zamknięcie dwutorowe zaczął być analizowany i dyskutowany w sposób szczegółowy, czyli mniej więcej od połowy roku, odbyło się kilka spotkań z udziałem przedstawicieli MIiR, w tym pana ministra Klepackiego, jak i przedstawicieli mojego departamentu i przedstawicieli PKP PLK. Spotkań było tak naprawdę kilka, zwłaszcza od połowy lipca aż do końca sierpnia br. włącznie z początkiem września. Spotkaliśmy się na nich z przedstawicielami samorządów i urzędów wojewódzkich, w tym z wojewodami obu województw, których dotykają te sprawy, czyli wojewody mazowieckiego i podlaskiego, z przedstawicielami zarządów województw mazowieckiego i podlaskiego, z przedstawicielami władz gminnych tych jednostek, które znajdują się w bezpośredniej styczności linii kolejowej, o której mówimy. Na wszystkich spotkaniach prezentowane były tak naprawdę bardzo szczegółowo uzasadnienia i sposoby maksymalnego ograniczenia negatywnego wpływu zamknięcia dwutorowego na funkcjonowanie komunikacji dla tych społeczności, bo to jest najważniejsze.

Mamy w ministerstwie świadomość i zapewniam państwa, że prezesi spółek, którzy są podlegli ministrowi też mają tę świadomość, że realizacja inwestycji poprzez zamknięcie dwutorowe jest ewenementem. Do tej pory takich doświadczeń przy realizacji inwestycji o takiej skali i na tak szeroko uczęszczanej linii tak naprawdę nie było. Natomiast wyjaśniam w tym momencie państwu z czego się to wzięło, bo nie to jest po prostu jakiś pomysł, który przyszedł pewnego dnia do głowy panu ministrowi albo prezesowi PKP PLK. Mamy doświadczenia z realizacji modernizacji na także intensywnie uczęszczanych liniach, np. pomiędzy Warszawa a Łodzią. Tak jak panowie posłowie na pewno wiedzą, ponieważ też dostają informacje od pasażerów, którzy skarżą się na sposób realizacji tej inwestycji przez zarządcę infrastruktury, wiedzą panowie posłowie doskonale z jakimi problemami wiąże się realizacja tego typu inwestycji przy zamknięciu jednego toru. Komunikacja po jednym torze w dwóch kierunkach przy jednoczesnej modernizacji systemu kierowania ruchem, przy pracujących ekipach budowlanych na sąsiednim torze wiąże się z niemożliwością praktycznego utrzymania jakiegokolwiek rozkładu jazdy, nawet tymczasowego, co wiąże się z tym, że pasażerowie, którzy korzystają z komunikacji kolejowej w tym okresie tak naprawdę są bardzo niepewni godzin odjazdu, czasu przejazdu i wszystkich związanych z tym sytuacji. To jest tak naprawdę niemożliwe, panowie posłowie, żeby na tak uczęszczanych trasach, przy takim obłożeniu pociągów zachować w 100% nawet zmieniane i konstruowane dla każdego tygodnia czy nawet krótszego okresu rozkłady jazdy.

Jako ministerstwo dostajemy mnóstwo skarg na przewoźnika i na zarządcę infrastruktury za tego typu opóźnienia pociągów w relacji Warszawa-Łódź i jesteśmy świadomi tego, z jakim problemami dla pasażerów się to wiąże. Doszliśmy do wniosku, że dla pasażera nie jest najważniejsze to, czy zapewniona jest komunikacja pociągowa czy jakakolwiek inna w tym okresie. To dla niego nie jest istotne. Dla pasażera istotne jest to, żeby dojechał z miejsca A do miejsca B w czasie, który jest mu wiadomy i który może

sobie uwzględnić w swoich planach życiowych. W sytuacji łódzkiej jest to bardzo trudne do zapewnienia i dlatego po analizach zgodziliśmy się w ministerstwie na propozycję przekazaną przez wykonawcę modernizacji na tej linii oraz zarządcę infrastruktury, jako na propozycję sensowną i tak naprawdę w dużo mniejszym stopniu utrudniającą życie mieszkańcom poszczególnych miejscowości na trasie linii Warszawa – Białystok niż w przypadku jednotorowego zamknięcia i nasza decyzja jest absolutnie świadoma i nie ma w niej nic przypadkowego. Uważamy, że stabilna komunikacja zastępcza, w racjonalny sposób zaplanowana i przedyskutowana, skonsultowana z lokalnymi społecznościami to rozwiązanie dużo lepsze niż niepewna co do rozkładu jazdy komunikacja w imię tego, żeby zachować za wszelką cenę połączenie kolejowe w okresie modernizacji.

Kwestia skrócenia czasu realizacji modernizacji przy dwutorowym zamknięciu o dziesięć miesięcy jest dla nas kolejnym argumentem za tym, żeby taką decyzję utrzymać. Dziesięć miesięcy kolejnych perturbacji przy wyłączeniu jednotorowym w imię dużo krótszego czasu realizacji inwestycji przy zamknięciu dwutorowym to dla nas coś, co równoważy perturbacje i kłopoty, które w tym okresie na pewno będą odczuwalne. Co jeszcze istotne, żeby podkreślić to, co pan poseł był łaskaw zauważyć, że jest pewna nieufność w stosunku do tego, czy zarządca infrastruktury będzie w stanie na tyle zdopingować wykonawcę, żeby w planowanym okresie, czyli do końca listopada 2015 r. wykonał wszystkie zaplanowane prace i tak naprawdę oddał w tym okresie dwa tory na modernizowanym odcinku bez jakichkolwiek opóźnień i przedłużania zamknięcia dwutorowego. Otrzymaliśmy informacje i jesteśmy świadomi tego, jakie zapisy pojawią się w aneksie do umowy z wykonawcą, czyli z firmą Torpol. Jego podpisanie jest warunkiem realizacji inwestycji w taki sposób, o jakim mówimy i jesteśmy pewni, że w interesie Torpol nie będzie jakiekolwiek opóźnienie i odstępstwo od przyjętych zasad związanych z realizacją kontraktu, bo będzie ich to bardzo drogo kosztowało. Zapewnienie ze strony zarządcy infrastruktury, w jaki sposób monitorowana będzie inwestycja też daje nam pewność, że jakiekolwiek odstępstwa od przyjętego harmonogramu w tej akurat sytuacji nie będą miały miejsca. A kolejny argument za tym sposobem realizacji modernizacji poprzez dwutorowe zamknięcie odcinka jest taki, że przy dwutorowym zamknięciu wykonawca nie ma tak naprawdę żadnych wymówek jeśli chodzi o tempo i sposób realizacji prac, jak ma miejsce w przypadku jednotorowego zamknięcia, gdzie zawsze może zrzucić winę za pewne opóźnienia koniecznością uwzględnienia przejazdu takich, a nie innych pociągów i pewnego skomplikowania procesu inwestycyjnego poprzez ruch pociągów, który odbywa się na sąsiednim torze. W tym przypadku jest to realizacja inwestycji budowlanej, gdzie nic nie przeszkadza wykonawcy, żeby zgodnie z harmonogramem wykonać zaplanowane działania.

Nie będę wchodził w szczegóły dotyczące tego, jak będzie wyglądała komunikacja zastępcza. O tym i prezes Paszkiewicz, i prezes Celejewski na pewno szczegółowo opowiedzą. Natomiast, żeby państwo posłowie byli pewni tego, że uwzględniamy konsultacje, które odbyły się z mieszkańcami miejscowości oraz władzami samorządowymi. Wariant, który został wybrany na początku września i przedyskutowany wspólnie z przewoźnikami w MIiR jest właśnie taki, który w tym momencie uwzględnia szereg postulatów zgłaszanych przez społeczności lokalne. Wariant hybrydowy, który wybraliśmy, czyli zachowanie połączenia kolejowego pomiędzy Małkinią a Białymstokiem nawet przy zwiększonej liczbie pociągów i zapewnienie zastępczej komunikacji autobusowej z Małkini do Warszawy to jest tak naprawdę wariant, który był szeroko podnoszony przez mieszkańców społeczności lokalnych i będzie on realizowany. Oczywiście szczegółowe informacje odnośnie do konkretnych autobusów poszczególnych przewoźników podadzą tutaj panowie prezesi w dalszym kroku.

Jeżeli jeszcze mógłbym się tylko odnieść do jednej kwestii, a mianowicie odzyskania pasażerów po realizacji inwestycji w sposób, który zaakceptowało ministerstwo, czyli przy dwutorowym zamknięciu. Z naszych obserwacji i z obserwacji przewoźników wynika, że jeżeli na zmodernizowaną trasę wyjadą przygotowani przewoźnicy i będą kursowali po tej trasie według stabilnego rozkładu jazdy, który nie jest zakłócany kolejnymi pracami modernizacyjnymi lub awariami infrastruktury kolejowej, to kolej bardzo szybko odzyskuje pasażerów, a wręcz zwiększa wolumen przewozów w stosunku

do sytuacji sprzed wykonania modernizacji. Zarówno restrukturyzacja u przewoźników, jak i polepszenie jakości i efektywności prac związanych z modernizacją linii przez zarządcę infrastruktury procentują. Kolej jest absolutnie konkurencyjna wobec transportu drogowego, transportu autobusowego i tak naprawdę po zapewnieniu pasażerom stabilności jazdy i odpowiedniej siatki połączeń, nie ma obawy co do tego, że pasażerowie wrócą na kolej. Musimy tylko tym pasażerom zapewnić godne warunki podróżowania i to mamy zamiar zrobić w przypadku komunikacji na omawianej dzisiaj linii kolejowej w przeciągu najbliższych kilkunastu miesięcy.

Trochę przedłużyłem tutaj ten wstęp. Przekazuję w tym momencie głos panu prezesowi Paszkiewiczowi i oczywiście po naszych prezentacjach jesteśmy gotowi do odpowiedzenia na kolejne pytania panów posłów. Dziękuję bardzo.

Prezes Zarządu PKP PLK S.A. Remigiusz Paszkiewicz:

Dzień dobry jeszcze raz, szanowne panie posłanki…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Już, sekundeczkę. Bardzo dziękuję panu dyrektorowi. Bardzo proszę o kontynuowanie pana prezesa Paszkiewicza. Przepraszam.

Prezes Zarządu PKP PLK S.A. Remigiusz Paszkiewicz:

Dzień dobry jeszcze raz, bo to dzisiaj drugie nasze spotkanie z paniami posłankami i panami posłami z Komisji Infrastruktury. W zasadzie pan dyrektor Hofman powiedział o wielu ważnych elementach odpowiedzi na zapytanie pana posła, jak rozumiem też mocno zaniepokojonego tym, co w zasadzie ma oznaczać całkowite zamknięcie jednego z odcinków linii do Białegostoku, bo nie jest to całkowite zamknięcie dla ruchu kolejowego. Jak powiedział pan dyrektor Hofman, na odcinku od Małkini do Białegostoku będą kursowały pociągi nawet w większej liczbie. Część z nich wahadłowo, część w sposób ciągły, natomiast pozostawię pewne szczegóły techniczne jeszcze koledze, prezesowi Folejewskiemu, jeśli chodzi o sposób realizacji i o co chodzi przy zamknięciu dwutorowym bardziej od strony technologii wykonywania robót, jak również o szczegółach komunikacji autobusowej.

W związku z tym odniosę się tylko króciutko do kilku punktów bardziej ogólnej natury z zapytania czy z interwencji pana posła. Otóż, przede wszystkim podobne grupy ekspertów, nie wiem, czy są to te same osoby, ale jeśli chodzi o ich liczbę to myślę, że niemniejsza była grupa ekspertów czy tzw. ekspertów, którzy bardzo ubolewali nad tym, że np. linii E65, czyli trasy z Warszawy do Gdańska na czas modernizacji nie zamknęliśmy całkowicie, bo prace prowadzone są w sposób przechodzenia z jednego toru na drugi tor kawałkami. Bo też, proszę państwa, nie jest prawdą, że da się zamknąć jeden tor na całej trasie i jeździć tylko po drugim, bo przypomnę, że pociąg to nie samochód i pociągi nie mogą się mijać na jednym torze. Trzeba robić tzw. krzyżowania pociągów, więc zamykać na przemian fragmenty jednego i drugiego toru, by móc prowadzić prace, jednocześnie jeżdżąc pociągami. Wracając do trasy do Gdańska, byliśmy naprawdę mocno ganieni, mimo że przyśpieszyliśmy i kończymy trasę, jak wcześniej informowałem, dla przejezdności pociągów z większymi prędkościami już w połowie grudnia. Byliśmy ganieni za to, że nie zamknęliśmy tej linii i że na pewnym etapie prowadzenia prac modernizacyjnych i prowadzenia ruchu było tak, że pociąg do Gdańska jechał siedem godzin. W związku z czym myślę, że argument za tym, żeby całkowicie zamknąć pewien odcinek linii i w krótszym czasie ją zmodernizować jest tutaj jak najbardziej uzasadniony.

Co do doświadczeń światowych, to mam nadzieję, że być może w bardziej roboczym kontakcie uzyskam od pana posła kontakt do tych ekspertów, którzy mówią, że tak się nie robi nigdzie na świecie. Otóż, proszę państwa, w tej chwili w Szwajcarii linia łącząca Genewę z Lyonem czy Grenoble została w kwietniu całkowicie zamknięta. Koleje szwajcarskie przeszły na połączenia autobusowe. Do grudnia ma trwać modernizacja, więc prawie rok. Wielka Brytania to co najmniej dwa przykłady. Podobny 30-kilometrowy odcinek linii dwutorowej zamknięty całkowicie między Salisbury a Andover na czas modernizacji, praktycznie identyczny *case* jak ten do Białegostoku z ważnym i bardzo newralgicznym obiektem mostowym. To jest jedna z linii w Walii, gdzie na 18 miesięcy również zamknięto odcinek właśnie z takim obiektem, który rzeczywiście wymaga cało-

dobowych prac w krótkim okresie, żeby można było tę linię z powrotem otworzyć, więc nie jest prawdą, że tak się na świecie nie robi. Nie tylko na świecie czy gdzieś daleko, być może w krajach o nieco innej konfiguracji gospodarczej, ale po prostu tutaj blisko w Europie w krajach, które naprawdę korzystają z kolei, modernizują ją i rozwijają.

Jeśli chodzi o czasy przejazdu uzyskane po tym etapie modernizacji, to przypomnę tylko czy też poinformuję państwa, że trasa do Białegostoku jest modernizowana w dwóch poważnych etapach. W tym etapie, o którym teraz mówimy jest to odcinek z Warszawy do miejscowości Sadowne, w drugim etapie z pieniędzy nowej perspektywy już z gotowymi projektami i dokumentacją, którą w tej chwili realizujemy, będzie odcinek od Sadownego do Białegostoku. Czas 2 godz. 30 min. jest to czas, który obejmuje bardzo poważne skrócenie czasu na odcinku z Warszawy do Sadownego i niestety ze względu na degradację linii na dalszym odcinku, podlegającemu modernizacji w drugim etapie wydłuża się łącznie do 2 godz. 30 min. po zakończeniu pierwszego etapu. Po prostu linia składa się jakby z dwóch elementów i obejmuje skrócenie na zmodernizowanym już fragmencie i wydłużenie na fragmencie zdegradowanym do Białegostoku. Po zakończeniu modernizacji całej trasy do Białegostoku będzie on krótszy niż te historyczne 2 godz. 15 min.

Objazd przez Siedlce jest tylko alternatywną dla osób bardzo przywiązanych do kolei i nie wyciągałbym tego tutaj jako podstawowy argument, ponieważ wahadłowy ruch kolejowy poza zamkniętym odcinkiem z dołożonym transportem drogowym to podstawowy środek transportu na trasie do Białegostoku na czas zamknięcia. Pan dyrektor Hofman mówił też o tym, ile przeprowadziliśmy różnego typu konsultacji, łącznie ze spotkaniem organizowanym przez jednego z posłów klubu Prawa i Sprawiedliwości, w którym wzięli udział przedstawiciele samorządów wszystkich gmin na trasie objętej modernizacją.

Teraz poprosiłbym pana prezesa Folejewskiego o przedstawienie jeszcze kilku szczegółów dotyczących sposobu realizacji i warunków, na jakich porozumieliśmy się z wykonawcą itd., żeby nie zabierać więcej czasu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu prezesowi. Bardzo proszę w kolejności, panowie. Proszę bardzo.

Członek Zarządu – dyrektor ds. realizacji inwestycji PKP PLK S.A. Wojciech Folejewski:

Wojciech Folejewski, PLK. Panie przewodniczący, szanowne panie posłanki i panowie posłowie, szanowna Komisjo, chciałem przedstawić kilka informacji uzupełniających. Zacznę od tego, że PKP PLK realizuje na Podlasiu i nie tylko, ale chciałem dzisiaj na Podlasie położyć akcent, bardzo duży program inwestycyjny, rozległy i intensywny. Przewiduje on w ramach obecnej, jak i przyszłej perspektywy modernizację w sumie ponad 70% długości linii kolejowych na Podlasiu z wartością programu inwestycyjnego ok. 6,5 mld. Na spotkaniu na Podlasiu, do tego się jeszcze odniosę, podkreślając ten właśnie program, uzyskaliśmy uznanie i zapewnienie, że jest to w tej chwili absolutnie największy program inwestycyjny, jaki na Podlasiu w ogóle kiedykolwiek i historycznie, i w porównaniu z innymi branżami jest realizowany. Co jest bardzo ważne, bo wszyscy zabiegamy też o doinwestowanie Polski wschodniej. Taki akcent osobisty, bo z ministrem Klepackim w Białymstoku wyraźnie podkreślaliśmy, że Podlasie jest nam obydwu bliskie sercu, bo tam się obaj urodziliśmy. Jest to bardzo ważny element dbania i myślenia o Polsce północno-wschodniej i o regionie podlaskim. Tam jest i będzie realizowanych kilkanaście projektów, które naprawdę znacząco podniosą jakość infrastruktury kolejowej i transportowej Podlasia, ale co za tym idzie, tego typu budowy niosą również bardzo wiele korzyści społecznych o charakterze nie tylko logistyki, ale też miejsc pracy i samego wizerunku oraz przyciągania wszelakich inwestycji. Tak wielki program inwestycyjny wymaga specjalnego podejścia.

Z czego wynika pomysł, żeby zamknąć szlak dwutorowo? Wynika z tego, że po pierwsze nie odkrywamy Ameryki po raz drugi. Jak zwrócił uwagę prezes Paszkiewicz, to naprawdę nie jest rzecz dziwna na tle świata czy Europy, takie rzeczy się zdarzają. One są dość nowatorskie w Polsce, chociaż zwrócę uwagę na to, co też jest istotnym akcentem, że w poprzednich latach przeprowadziliśmy już pewien taki eksperyment na mniejszą skalę w Wielkopolsce i to akurat z Torpolem, gdzie zamknięcie dwutorowe szlaku

znacząco przyśpieszyło realizację inwestycji. W tym przypadku rzeczywiście powstała koncepcja, że możemy to przyśpieszyć. Punktem zapalnym był słynny, wspomniany już przez pana posła most na rzece Liwiec. Ten most jest bardzo zniszczony i stary, wymaga całkowitej modernizacji, czytaj: wymiany. Ograniczenia środowiskowe, jakie tam zapadły są bardzo znaczące i analiza wykonania modernizacji tego mostu pokazała, że gdyby podchodzić do tego etapowo, to dużo zużywa się czasu na przygotowanie się do demontażu jednego przęsła wraz z pracami podtrzymania przęsła istniejącego, przy zapewnieniu ruchu kolejowego, po czym dopiero przechodzi się na drugie przęsło. Podejście polegające na całkowitym zamknięciu pozwala bardzo znacząco przyspieszyć prace na samym moście na rzece Liwiec. To jest element, który dał nam najwięcej do myślenia. On był punktem zapalnym burzy mózgów, która się odbyła i doprowadziła nas do takich wniosków.

Konsultacji z autorytetami, przedstawicielami i samorządami było naprawdę wiele. Osobiście uczestniczyłem wraz z ministrem Klepackim w wizycie w Białymstoku, gdzie spotkaliśmy się z przedstawicielami wojewody, marszałka, miasta Białystok na czele z prezydentem Truskolaskim. Konsultacja, proszę państwa, przebiegała naprawdę w sposób jednoznaczny, tzn. nie było specjalnych dyskusji i wątpliwości co do wariantu, tym bardziej, co podkreślę, że nie forsowaliśmy żadnego wariantu. Chcę to bardzo jasno podkreślić, nie było ze strony PLK presji pod kątem jednego wariantu. Było to naprawdę uczciwe, otwarte zapytanie do władz samorządów i przedstawicieli autorytetów lokalnych, co oni sami sądzą i rekomendują jeśli chodzi o podejście: czy robimy przez dwa lata i męczymy niestety pasażerów oraz transport międzymiastowy i pomiędzy tymi miejscowościami na dłuższą metę, czy też rzeczywiście skracamy czas inwestycji. Tutaj zacytuję, prezydent Truskolaski użył takiego sformułowania w trakcie spotkania z nami, że to jest tak, jak ze zrywaniem plastra z rany, że czasem trzeba po prostu szybko, gwałtownym ruchem – zaboli, ale problem szybciej znika. Podobna konsultacja odbyła się na poziomie strategicznym na Mazowszu w Warszawie, też z moim udziałem i ministra Klepackiego, z udziałem wojewody Kozłowskiego, był prezydent Wojciechowicz, był marszałek województwa, byli przedstawiciele kolei, w tym Kolei Mazowieckich. Wnioski były tak samo jednoznaczne, nikt z uczestników nie kwestionował, nie zachęcał do dłuższego wariantu. Przeciwnie, było dość jednoznaczne poparcie wariantu przyspieszonego.

Odbyło się szereg innych konsultacji różnej rangi o charakterze lokalnym z miejscowościami pośrednimi i naprawdę nabraliśmy przekonania, że – po pierwsze – temat został skonsultowany, a po drugie, że jest nie tylko przyzwolenie, ale wręcz poparcie dla wariantu całkowitego zamknięcia dwutorowego i to w terminie stosunkowo jak najszybszym, żeby, *à propos*, wykorzystać jeszcze pogodę jesienną, ale też i decyzje środowiskowe, które dają nam możliwość pracy w nurcie rzeki w tym okresie i żeby przed zimą wykonać szereg prac. W związku z tym dzisiaj rzeczywiście prezentujemy taki wariant i kierunkową decyzję, którą chcemy podtrzymać, żeby linię nr 6 na tzw. szlaku *Rail Baltica* na odcinku Tłuszcz – Łochów całkowicie zamknąć dwutorowo od 12 października, czyli mniej więcej za miesiąc, natomiast następny odcinek Tłuszcz – Sadowne zamknąć od 8 stycznia 2015 r. i oba te odcinki otworzyć 30 listopada 2015 r.

Jeśli chodzi o transport zastępczy, to za chwilkę będzie informacja, prezes Celejewski też na pewno będzie tutaj służył informacjami z perspektywy Intercity. Co mogę jeszcze powiedzieć? Jeśli chodzi o firmę Torpol, osobiście mam najlepsze doświadczenia inwestycyjne i wykonawcze z firmą Torpol. Zarówno zaangażowanie na wspomnianym projekcie Łodzi Fabrycznej, jak i na wielu innych szlakach, chociażby też na LCS-ach trójmiejskich jest wysokie i profesjonalne. Jest to partner dla nas wiarygodny, rzetelny i mający dużą kadrę, jak i specjalistyczny park maszynowy, który jest dla nas gwarantem tego, że rzeczywiście oddajemy ten szlak w ręce profesjonalisty, a nie amatora. Nie bez znaczenia, i to podkreślę, jest fakt, że firma Intercor jest bardzo znaczącym konsorcjantem tego projektu, ponieważ jest to znowuż bardzo wyspecjalizowany ekspert wykonawczy w dziedzinie obiektów inżynieryjnych i tak na dobrą sprawę obiekty inżynieryjne na szlaku do Sadownego będzie wykonywała właśnie firma Intercor.

W ramach negocjacji z wykonawcą narzuciliśmy dość twarde warunki, od których uzależnialiśmy zamknięcie szlaku dwutorowo. Nie zdradzę tutaj kuchni jeśli powiem,

że w pierwotnej wersji nie przyjęliśmy propozycji porozumienia, wymusiliśmy na wykonawcy elementy dotyczące, po pierwsze, twardego harmonogramu z kamieniami milowymi, które muszą być dotrzymywane pod rygorem kary w całym okresie realizacji; po drugie, kar umownych, myślę, że dotkliwych – 100 tys. zł za każdy dzień opóźnienia, które są dość skutecznym straszakiem dla wykonawcy; po trzecie, zapewnienie wykonawcy pokrycia kosztów transportu zastępczego, a więc ani podatnicy, ani spółka nie będą w tym temacie dopłacać. To jest po prostu koszt wykonawcy i takie porozumienie w formie listu intencyjnego zostało zawarte z założeniem, jak dyrektor Hofman wspominał, że do bodajże 18 września w ciągu tygodnia musi to zostać sformalizowane odpowiednim aneksem do umowy głównej.

Wydaje mi się i mam poczucie pewnego komfortu, że mamy tam wiarygodnego partnera z dużym potencjałem, z możliwością zrealizowania tego w odpowiednim tempie i terminie. To chociażby dobrze rokuje na samym starcie dlatego, że już od tygodnia wokół obiektu na rzece Liwiec trwają prace przygotowawcze, i to bardzo konkretne. Rozpoczęło się utwardzanie gruntu w rejonie podpór, zwózka płyt drogowych, układanie drogi technologicznej z dźwigiem 40- tonowym, zaczęło się wykonywanie dróg dojazdowych i platform pod dźwigi, rozpoczęto demontaż mostownic. Wkrótce, 22 września, wykonawca przystąpi do rozbiórki przęsła nurtowego, będzie uruchomiony tam dźwig 160-tonowy. Nie chcę tu przedkładać wszystkich szczegółów, ale chcę przez to powiedzieć, że – po pierwsze – harmonogram i ustalenia wykonawcze z wykonawcą generalnym są bardzo szczegółowe i dokładne. Po drugie, są one już w tej chwili rzeczywiście realizowane, dotrzymywane i to pokazuje, że nie jest to obietnica bez pokrycia, przeciwnie, tam naprawdę rozpoczyna się bardzo konkretny front robót. Nie będę mówił o innych elementach, tylko ogólnie wspomnę, że prace na tym szlaku są już wykonywane na odcinkach Wołomin – Tłuszcz, Warszawa Rembertów – Zielonka, zresztą byliśmy tam z panem ministrem na placu budowy dosłownie w momencie bardzo sprawnego rozbierania wiaduktu kolejowego w Rembertowie przez wspomnianą firmę Intercor, jak i prace trwają również na odcinku Łochów – Sadowne.

Jeśli chodzi o komunikację zastępczą to myślę, że kolega z PKP Intercity będzie tutaj kompetentny i przekaże parę informacji. Natomiast zapewnię, że konsultacje odbywały się w dużej mierze z przewoźnikami. Było kilka, żeby nie mówić kilkanaście spotkań, i strategicznych, i roboczych zarówno z PKP Intercity, jak i z Przewozami Regionalnymi i Kolejami Mazowieckimi, żeby upewnić się, że również przewoźnicy są gotowi poprzeć ten wariant, że są gotowi się do tego przygotować. Termin zamknięcia został dostosowany pod potrzeby przewoźników, aby mogli przygotować się z odpowiednim taborem zastępczym i zostało to ujęte w planach rozkładowych tak (i to na koniec mojej wypowiedzi), żeby pamiętać, że najważniejszy w tym wszystkim jest pasażer. Od początku cały czas patrzyliśmy na ten projekt pod kątem pasażerskim, żeby pasażer nie odczuł zbyt dotkliwej rewolucji dojazdowej, biorąc pod uwagę komfort i czas przejazdu zarówno na odcinku długoliniowym, czyli z Białegostoku do Warszawy, gdzie w tej chwili busy podstawione przez Intercity zapewniają rozsądny czas przejazdu ok. 3 godziny. Nie bylibyśmy w stanie w trakcie modernizowania jednego toru zapewnić takiego czasu przejazdu, byłby on na pewno bliższy czterem godzinom i byłoby to na pewno powodem niezadowolenia pasażera i krytyki kolei. Jak też, co ważne, zapewniliśmy w naszym planie komunikację ze wszystkimi poszczególnymi stacjami po drodze, gdzie autobusy podjeżdżają czy mają podjeżdżać niemal jak pociąg pod poszczególne dworce i stacje kolejowe, zabierając pasażerów w podobnym rozkładzie jazdy i przewożąc ich nie trasą żelazną, ale drogową na miejsca docelowe.

Na pewno będzie to dotkliwe, tego nie czarujemy. Modernizacja każdej linii transportowej jest odczuwalna i stwarza komplikacje, natomiast głos naszych partnerów społecznych również to podkreślał, że lepiej jeśli dotkliwość społeczna będzie krótsza i to dużo, około roku krótsza, niż miałaby trwać znacznie dłużej. Także na tym etapie podziękuję i będę oczywiście otwarty na dalsze pytania.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że zakończyliśmy, panie dyrektorze? Tak, panie prezesie, bardzo proszę, pan prezes Celejewski.

Prezes Zarządu PKP Intercity S.A. Marcin Celejewski:

Króciutko. Też witam ponownie, dzień dobry. Jeśli chodzi o komunikację zastępczą, jaką uruchomimy teraz od października i wynikającą z zamknięcia linii, to wyciągnęliśmy daleko idące wnioski z różnych wcześniejszych zamknięć i oczywiście, że jest to kwestia w pewnym sensie uciążliwa dla pasażerów i dla przewoźników. Niemniej jednak ze wszystkich szacunków i doświadczeń, które mamy też z innymi liniami, utrzymywanie sytuacji podobnej trochę do fikcji, którą mamy dzisiaj na trasie łódzkiej nie jest wskazane. Co więcej, powiem, że po naszych ostatnich spotkaniach w ramach Komisji w tej chwili na trasie do Białegostoku mamy pięć par połączeń realizowanych pociągami i cztery pary połączeń realizowanych przez długi okres IC Busami, obrandowanymi autokarami PKP Intercity, które spełniają najwyższe standardy. Powiem szczerze, że ta wspólna, łączona komunikacja przynosi bardzo dobre rezultaty jeśli chodzi o satysfakcję pasażerów i pozwala nam utrzymać ich potok w stałym trendzie mimo ciężkiej sytuacji na linii.

Faktycznie odbywały się z nami analizy i rozmowy, jak i z innymi przewoźnikami i to nie była decyzja zerojedynkowa, o czym tu zresztą wspomniał dyrektor Hofman i prezes Paszkiewicz, jak wiele decyzji, które podejmujemy na sieci, bo wiadomo, że każdy chciałby jeździć wszędzie i szybko po zmodernizowanych trasach. Niestety trzeba je zmodernizować, więc było to tak naprawdę wybieranie mniejszego zła i spółka PKP Intercity, żeby uwzględnić wszystkie interesy, przede wszystkim naszych klientów, ale także patrząc na długoterminowy horyzont działania spółki przygotowała cztery warianty opcjonalne, które były też szeroko konsultowane, ale za chwilkę o tym powiem. Pierwszy był to wariant całkowitego zastąpienia komunikacji kolejowej przez autobusy zgodnie z rozkładem, który w tej chwili obowiązuje. Drugi wariant, który rozważaliśmy to puszczenie cyklicznej komunikacji niezwiązanej do końca z podażą. Trzeci wariant to było połączenie, czyli to o czym wspomniał pan poseł, komunikacji autobusowej i bardzo długiego objazdu przez Czeremchę, tak naprawdę ponad czterogodzinnego podchodzącego pod pięć godzin i czwarty wariant, który na końcu po wszelkich analizach zyskał nasze uznanie, jak mówię, uwzględniający zarówno interes spółki, wynik ekonomiczny, ale przede wszystkim korzyści dla pasażera, czyli połączenie tej komunikacji.

Wariant, który w tej chwili wdroży PKP Intercity od zamknięcia październikowego będzie to połączenie wariantu kolejowego i wariantu autobusowego w takiej formule, że będziemy uruchamiać osiem par pociągów. Będą to regularnie kursujące pociągi z Małkini do Białegostoku i będą one skomunikowane z IC Busami w Małkini. Do Warszawy prowadzona będzie komunikacja autobusowa. To jest osiem par. Jak wspominałem, dzisiaj mamy dziewięć par na całości – pięć i cztery. W tym wariancie Małkinia – Białystok kolejowo i Warszawa – Małkinia IC Busy to jest osiem par i dodatkowo utrzymamy cztery pary bezpośrednich autobusów pomiędzy Warszawą a Białymstokiem, czyli patrząc na tę ofertę jeśli chodzi o wolumen, liczbę i częstotliwość połączeń w stosunku do tego, co dzisiaj mają klienci na tej linii, która faktycznie jest bardzo często uczęszczana przez ludzi jeżdżących regularnie do pracy, to oferta poprawia się z dziewięciu par połączeń w ciągu doby do dwunastu połączeń, przy zachowaniu pełnej częstotliwości.

Oczywiście spojrzeliśmy też dokładnie jak będzie to wyglądało w trakcie dnia, ponieważ jest to bardzo złożona i skomplikowana operacja logistyczna. To nie będą równe potoki między poniedziałkiem i niedzielą. W poniedziałek będziemy mieli dwanaście par połączeń, to znaczy dwanaście będziemy mieli codziennie, natomiast jeśli chodzi o uruchamiane autokary, to jest to mniej więcej dziewiętnaście autokarów, które będą obsługiwały całą trasę, niemniej jednak w piątek liczba ta sięgnie aż trzydziestu sześciu autobusów na tej trasie, dwudziestu dwóch w sobotę i trzydziestu w niedzielę, czyli zabezpieczamy też powrót i wyjazd, lub odwrotnie, w zależności od której strony, w każdym bądź razie wzmożony ruch weekendowy. Niemniej jednak cały czas będzie funkcjo-

nowało w systemie osiem autobusów skomunikowanych z ośmioma pociągami i cztery autobusy bezpośrednie. Jak mówię, rozkładamy to na cały tydzień.

Co też jest istotne, autobusy będą kursowały przez cały dzień, czyli jeśli chodzi o trasę Warszawa – Białystok przez Małkinię, tu pierwsze odjazdy będziemy mieli o godzinie 7.00, to będą dwa autobusy skomunikowane z pociągiem, potem kolejny godzina 9.00 – jeden autobus, 10.30 – dwa autobusy, aż sięgamy do godziny 15.30 gdzie są trzy autobusy skomunikowane z pociągiem i potem do końca dnia już dwa. Dodatkowo jest to uzupełnione autobusem bezpośrednim o godzinie 8.00, 14.00, 16.00 i 18.00. Jeśli chodzi o piątek, sytuacja będzie wyglądała jeszcze bardziej imponująco, ponieważ w zasadzie wszystkie połączenia będą realizowane dwoma autobusami skomunikowanymi z pociągami w Małkini, natomiast od 11.30 do 13.30 są to aż trzy autobusy, które będą skomunikowane z pociągiem, 15.30 – wyjazd szczytu to jest aż pięć autobusów, które będą podłączone do pociągu, 17.30 – cztery, 18.30 – trzy i nawet jeszcze o 20.30 są trzy autobusy skomunikowane z pociągami w Małkini. Do tego dodatkowo zwiększamy ruch autobusów bezpośrednich, czyli od 8.00 jeden, potem o 14.00 dwa, 16.00 – dwa, 18.00 – dwa autobusy. Taka sama sytuacja, oczywiście żeby zostawić czas na pytania, będzie miała miejsce z powrotem we wzmożonych szczytach, czyli, jak mówię, w piątek, sobotę i niedzielę.

Wydaję mi się, że to chyba najistotniejsze informacje, które chciałem przekazać. A, przepraszam bardzo, jedną z ważniejszych informacji oczywiście jest jeszcze to, że wariant ten był bardzo szeroko konsultowany. Trzykrotnie odbywały się spotkania z forum kolejowym przy województwie podlaskim, zarówno z władzami, jak i klientami zrzeszonymi w organizacjach i oddzielnie. Cztery warianty, o których wspomniałem na wstępie były konsultowane, pokazane pasażerom i mieszkańcom, tzn. przedstawicielom tych grup i praktycznie wspólnie wybraliśmy ten najlepszy z możliwych wariantów, co miało też jasne przełożenie w bardzo dobrym odbiorze medialnym po konsultacjach i finalnym zakomunikowaniu tej decyzji.

À propos operacjonalizacji tego przedsięwzięcia, to właśnie zaczynamy przetarg w celu zrealizowania tego wariantu i patrząc na powrót pasażerów do kolei, czyli utrzymanie jednak kolejowego charakteru myślę, że będzie nam dużo łatwiej to zrobić, ponieważ oferta w zasadzie pozostaje w dużej mierze kolejowa na tym odcinku, także korkującym się, gdzie będzie można wykorzystać już zmodernizowaną linię. Wykorzystamy również oczywiście zaplecze w województwie podlaskim, niestety nie nasze, ale operację logistyczną też już mamy w trakcie realizacji. Myślę, że to tyle, jeśli chodzi o moją informację. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Mam nadzieję, że informacja była obszerna. Otwieram teraz debatę, pierwszy zgłosił się pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski. Bardzo proszę, oddaję panu głos.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Otóż, na pierwsze krótkie pytanie, panie przewodniczący, żeby kontynuować dalej, będę potrzebował wcześniejszej odpowiedzi. Chciałbym zapytać, zanim będę przedstawiał dalszą część…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, wprowadzamy jakieś nowe rozwiązania do naszych obrad.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Zaraz zobaczymy, bo chciałbym pod swoje wystąpienie jednak wiedzieć, bo nie zostało to powiedziane, czy ta specyficzna forma realizacji inwestycji, która została przyjęta, była podana w specyfikacji przetargowej tym, którzy się zgłaszali. Czy była ona przedstawiona w specyfikacji przetargowej, bo byłoby to wyjście do przodu, czy pojawiło się to już w momencie, kiedy cała inwestycja była przygotowywana i czy przystępujący do przetargu byli już na starcie uprzedzeni, że taka będzie organizacja robót? W związku z tym, kiedy zapadła decyzja, że tak ma to być robione? Prosiłbym w pierwszej części, panie przewodniczący, o odpowiedź na to pierwsze pytanie, to będę kontynuował wtedy dalej, tak, aby moja wypowiedź została skonsumowana.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Albo zapisuję się jeszcze raz.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze, spokojnie. Bardzo proszę, pan poseł Dariusz Piontkowski. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Dariusz Piontkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

W takim razie, jeżeli nie ma odpowiedzi, to będę kontynuował dalej, panie przewodniczący. Jeżeli pan nie zezwoli na krótką odpowiedź. Było to czy nie było w specyfikacji przetargowej?

Członek Zarządu – dyrektor PKP PLK S.A. Wojciech Folejewski:

Może powiem, jeśli można. Szanowny panie pośle…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jedną rzecz. Panie przewodniczący Krzysztofie Tchórzewski, naprawdę jest to wyjątkowa sytuacja, nigdy więcej nie dopuszczę do takiego sposobu procedowania. Bardzo proszę, proszę o krótkie udzielenie odpowiedzi.

Członek Zarządu – dyrektor PKP PLK S.A. Wojciech Folejewski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, według mojej wiedzy nie było tego w specyfikacji, natomiast nie musiało być. Była ona poddana analizie prawników jeśli chodzi o spełnienie wszelkich wymogów prawa i to na pewno w żaden sposób nie łamie żadnych elementów ustawy – Prawo zamówień publicznych czy tego typu aspektów, jeśli pan poseł to ma na myśli. Jest to element optymalizacji wykonawstwa i jest to aspekt prawnie dopuszczalny, jeśli wychodzi naprzeciw realizacji celów społecznych i biznesowych projektu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, proszę kontynuować.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Tak, pytanie było dlatego, że moje kontakty z kilkoma wykonawcami na ten temat wskazują, że realizacja takiego zadania, jeżeli jest całkowicie zamknięte, że podjeżdża się z obu stron, inaczej prowadzi się nasypy, układkę itd., może być tańsza minimum o 15%, a nawet ponad 20% jeśli chodzi o wykonawstwo robót. W takiej sytuacji, jeżeli rzeczywiście zostało to później ustalone, to wykonawca niesłychanie na tym zyskał, ale to na marginesie całej tej wypowiedzi, ku naszej wiedzy jako Komisji. Czyli pomysł powstał dopiero, kiedy pojawiła się realizacja. To jest jedna rzecz.

Druga, piękna rzecz jest taka, że można tak to robić i panowie tutaj twierdzą, że jest to super dobre wykonawstwo. Rzeczywiście dla wykonawców, dla czasu wykonania i realizacji inwestycji tego typu organizacja robót przyśpiesza zadania. Ale patrzmy – z Warszawy do Gdańska, gdzie rzeczywiście jest priorytetowa robota, linii nie zamknięto, tylko realizowano po jednym torze. Cóż, wtedy ze strony podróżnych, ze strony społeczności lokalnych, pana premiera, pana ministra Nowaka itd. siła była bardzo duża. Do Katowic czy do Krakowa, patrząc na polityczną siłę przebicia, też tego nie robiono, a można było przecież tyle pieniędzy oszczędzić. Na wszystkich trasach do Poznania też tak nie robiono, a można było tyle pieniędzy oszczędzić. Tymczasem do Białegostoku, gdzie, że tak powiem najsilniejsza postać polityczna Platformy Obywatelskiej, pani Kudrycka przenosi się do Unii Europejskiej, jest mniejszy ośrodek, mniejsze oddziaływanie społeczności lokalnej, to dla dobra przyśpieszenia trzeba by było dobrze przycisnąć.

Ale też patrzmy na to z innej strony. Otóż sytuacja jest taka, że to jest właśnie, panie dyrektorze, wszystko wina ministerstwa i pani premier dlatego, że na koniec zostało dużo środków i teraz, żeby jak najmniej stracić, trzeba te środki maksymalnie wykorzy-

stać i rozliczyć do końca przyszłego roku, aby nie przepadły. Z tego tytułu wykonawca, mimo, że wygrał przetarg, nie był w stanie zapewnić realizacji i trzeba tu troszeczkę bardziej szczerze odpowiadać przed Komisją Infrastruktury, bo według mojej wiedzy po dwóch telefonów nie było żadnej możliwości zrealizowania tej inwestycji bez takiej organizacji robót, a więc bez ułatwienia i poszliście w takim kierunku.

A dlaczego tak późno się to wszystko stało? Otóż jest to efekt i sprawa, proszę państwa, też wraca ponownie, decyzji o tym, żeby przesunąć 1200 mln euro z kolei na drogi i pieniądze zostały zawieszone na prawie dwa lata w próżni. Po sześciu miesiącach wiszenia tych pieniędzy w próżni poinformowałem panią minister rozwoju regionalnego (wtedy jeszcze osobno), że decyzja z Komisji Europejskiej będzie negatywna. Ponieważ wyśmiała mnie z tego powodu, że nie powinienem się w to wtrącać, oni są od tego i są w trakcie załatwiania, to żeby było jasne, poinformowałem o tym portale kolejowe. Osiem miesięcy przed oficjalną decyzją KE podały to portale kolejowe, i nie tylko, bo nawet Program I Polskiego Radia podał, że przekazałem taką informację, prosząc o dokładne jej sprawdzenie. Reakcja też była gwałtowna i pojawiło się na portalach sprostowanie już wtedy pani premier, że to nic podobnego i to co podaję jest wprowadzaniem polskiego społeczeństwa w błąd itd. Ostatecznie po następnych ośmiu miesiącach opublikowana została negatywna decyzja KE. Tak mielą młyny w KE, miałem z tym do czynienia jako sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki i wiedziałem jakimi trybami to idzie. Na poziomie trzy szczeble w dół w KE było już wiadomo, że przygotowywana jest decyzja negatywna, ale jest jakaś dziwna procedura w KE, tam nie obowiązują żadne terminy administracyjne miesiąca czy dwóch miesięcy na podjęcie decyzji, tylko mogą sobie podejmować ile chcą. Tutaj w jakiś sposób informacji, które stamtąd przenikały nie chciano przyjmować do wiadomości, a z drugiej strony państwo nie podejmowali żadnych intensywnych działań związanych z tym, żeby te pieniądze wcześniej wróciły.

Z tego tytułu, jak widać, powstają duże kłopoty. Z programu inwestycyjnego, który został kilka godzin wcześniej przedstawiony z pobieżnych wyliczeń widać, że mimo wszystko nie zostaną wykorzystane wszystkie pieniądze, nie ma takiej fizycznej możliwości. Jest to bardzo poważny punkt, którego tutaj, panie przewodniczący, w ramach Komisji całkowicie bez odpowiedzi i bez wniosków nie możemy pozostawić. Dlatego ułatwia się wykonawcy, a jeżeli nie było tego w specyfikacji przetargowej, to daje mu się dodatkowo dużo zarobić. Stąd następne pytanie i prośba o odpowiedź: Czy w związku z tym, że dostał takie warunki, zszedł z ceny kontraktu na poziomie której wygrał przetarg? To też jest bardzo istotne, żebyśmy wiedzieli, nawet jeżeli jest to zgodne z ustawą – Prawo zamówień publicznych, jak mówi pan prezes, czy rzeczywiście odbywa się to przejrzyście? Bo nie trzeba nawet wielkiego specjalisty żeby wiedzieć, że praca przy zagrożeniu, przy mknących obok pociągach, z układką, podwójną praca nad nasypem i wszystkimi tymi sprawami na pewno jest olbrzymim utrudnieniem. Stąd na pewno jest taniej. Nie wiem w jakim procencie, czy ci wykonawcy mają rację, ale na pewno jest taniej, więc to też jest dodatkowe pytanie, czy w tym przypadku zostało to uwzględnione. Skupiamy się tutaj na skutkach społecznych, które będzie w tym momencie odczuwał region Podlasia, ale tutaj w grę wchodzą także dużo szersze aspekty. Ten temat też powinien być nam jako Komisji dokładniej wyjaśniony. Dlatego też prosiłbym do wątków, które tutaj podjąłem, żeby panowie ustosunkowali się na piśmie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Dariusza Piontkowskiego.

Poseł Dariusz Piontkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, żeby kontynuować myśl pana przewodniczącego Tchórzewskiego, zapytam czy PLK w ogóle proponowała wykonawcy obniżenie kosztów wykonania inwestycji w związku ze zmianą technologii jej wykonania? Z tym wiąże się nadzór, jaki PLK wykonywała nad dotychczasowymi pracami na tym odcinku. Czy państwo są w stanie powiedzieć, w jakim procencie inwestycja jest w tej chwili wykonana? Jak często kontrolowali państwo tak naprawdę to, co działo się na tej linii i wykorzystanie sprzętu? Pan prezes Celejewski mówił o tym, że jest to dobry start, tylko ten dobry start powinien tak naprawdę mieć miejsce w grudniu 2012 r., bo wtedy podpisano

umowę. Dziś jesteśmy ponad półtora roku od momentu podpisania umowy i pan prezes dopiero mówi o dobrym starcie. Gdzie były te wszystkie maszyny, o których mówił pan prezes przez te półtora roku? Z obserwacji inwestycji widać, że tam często pojawiali się po prostu pojedynczy ludzie, pojedyncze maszyny, a czasami wręcz nikogo przez wiele tygodni nie było i żadne prace na tym odcinku nie były prowadzone, więc dzisiaj trudno dziwić się, że są opóźnienia.

Pan prezes bardzo wyraźnie mówił o tym, że ma niemal nieograniczone zaufanie do głównego wykonawcy, praktycznie gwarantując swoją głową, że inwestycja zostanie wykonana. To skąd, panie prezesie, tak duże opóźnienia przy drugiej inwestycji, o której pan również wspominał, tzn. dworzec Łódź Fabryczna, gdzie jest kilkunastomiesięczny poślizg w terminie wykonania? Tam podobno rzecz rozbija się o status prawny jednej czy dwóch działek i w związku z tym wykonawca twierdzi, że nie może wykonać prac w terminie, ale dochodzą nas słuchy, że podobny problem pojawia się także na tej inwestycji w okolicach Zielonki. Prywatni właściciele działek, przez które ma przebiegać planowana linia kolejowa również nie zgadzają się na wykupy i są tam problemy bardzo podobne jak te, które są w Łodzi. Czy pan prezes coś na ten temat wie, czy też może zupełnie zaprzeczyć i powiedzieć, że są to informacje czy plotki wyssane z palca, niemające nic wspólnego z rzeczywistością? Ten wspaniały główny wykonawca podobno w końcu lipca podpisał umowy na podwykonawstwo w wysokości 100 mln zł netto z firmą Pozbud S.A., która dotąd znana była głównie z tego, że zajmowała się wykonywaniem okien i drzwi. Czy według pana prezesa jest to dobra rekomendacja do tego, aby być w praktyce jednym z najważniejszych wykonawców robót na linii kolejowej, o której rozmawiamy?

Element kolejny, państwo skupili uwagę tylko i wyłącznie na inwestycji kolejowej. Rozumiem przedstawicieli spółek kolejowych, to jest oczywiste. Natomiast do przedstawiciela ministra infrastruktury i rozwoju mam pytanie, czy zdaje sobie sprawę, że jednocześnie prowadzone będą także prace na drogach wiodących do Białegostoku? Rozpoczyna się praktycznie w tej chwili modernizacja drogi S8 na odcinku Mężenin – Zambrów. Wykonawca niedługo wejdzie tam z robotami, co będzie oczywiście oznaczało kłopoty z komunikacją, być może ruch wahadłowy i wydłuży to czas podróży między Białymstokiem a Warszawą. Podobno rozpoczynają się również albo za chwilę rozpoczną się prace w pobliżu Tłuszcza, będą tam remontowane drogi, co oczywiście utrudni mocno ruch wahadłowy autobusów od Małkini w stronę Warszawy. Czy państwo uwzględnili to również w swoich planach, a ministerstwo przy wydawaniu pozwolenia na całkowite zawieszenie ruchu kolejowego na tej trasie?

Państwo bardzo optymistycznie mówili o powrocie pasażerów do usług kolejowych. Miejmy nadzieję, że tak będzie, bo też jestem fanem kolei i chętnie koleją jeżdżę, jeżeli mam tylko możliwość. Czy w związku z tym mogą nam państwo podać przykłady linii kolejowych, gdzie doszło właśnie do takiego szybkiego odbudowania liczby pasażerów, a nawet zwiększenia, o czym mówił pan dyrektor? A w przypadku linii kolejowej Białystok – Warszawa, czy dysponują państwo danymi dotyczącymi liczby podróżnych, którzy korzystali z usług kolei przed pojawieniem się komunikacji zastępczej i teraz, kiedy ta komunikacja zastępcza obowiązuje?

Kolejna sprawa, większość z panów mówiła o konsultacjach społecznych. Jednak część z nich jak okazuje się, o czym mówił pan poseł Zieliński w jednej ze swoich interpelacji, była konsultacjami mocno zamkniętymi. Państwo np. w końcu lipca spotykali się w Białymstoku bez udziału przewoźników i nie wyszedł na zewnątrz żaden komunikat z takiego spotkania. Jest to wyraźnie wbrew obietnicom, jakie państwo składali w tej Komisji mniej więcej pół roku temu, mówiąc o tym, że wszystkie decyzje dotyczące połączeń kolejowych i tej inwestycji będą konsultowane społecznie. Może warto więc poszerzyć także i krąg osób, które w tych konsultacjach uczestniczą, np. o posłów, bo być może dzięki temu części problemów i pytań państwo by uniknęli już kilka miesięcy temu.

Następna sprawa, na fragmencie modernizowanej linii kolejowej mają się pojawić dwa nowe tory dla aglomeracji warszawskiej. Czy nie można było w taki sposób zaplanować całej inwestycji, żeby np. najpierw wybudować te dwa tory na odcinku, gdzie mają się one dodatkowo pojawić dla aglomeracji i potem przerzucić tam ruch kolejowy dalekobieżny,

czy trzeba to wykonywać jednocześnie? Czy państwo w ogóle brali taką możliwość pod uwagę?

Element kolejny dotyczy drugiego… Przepraszam, jeszcze aneks do umowy. Usłyszeliśmy dzisiaj od pana prezesa Celejewskiego… Jak? Przepraszam. Folejewskiego, bardzo podobne nazwiska. Przepraszam bardzo za pomyłkę. Nie jestem członkiem Komisji i to być może stąd pomyłka w nazwisku. Mówił pan o aneksie, który będzie podpisany z firmą Torpol. Jak pan mówił będzie to chyba 18 września. Czy jest pan pewny, że firma dotrzyma umów i – jak wspomniałem – jest pan w stanie położyć głowę, jeżeli firma nie dotrzyma terminów i restrykcje, które państwo tam zapisali nie zmuszą jej do wykonania w terminie? Wspomniał pan przy tej okazji o kosztach transportu zastępczego. Jak rozumiem, te koszty przejmie firma wykonawca w momencie, kiedy nie dotrzyma terminu, tak? Bo tego pan nie dopowiedział. Już, od teraz? A, to bardzo ważna informacja. A jeśli tak, to jeżeli można spytać, jakie mniej więcej są to koszty? Pi razy drzwi, oczywiście nie chodzi o bardzo konkretne liczby.

I ostatni element związany z drugim etapem, o którym panowie kilkakrotnie wspominali, o tych wielkich inwestycjach, które mają mieć miejsce w województwie podlaskim. Bardzo się z tego cieszę, w końcu doczekamy się modernizacji linii kolejowych, tylko czy państwo wyciągają wnioski z tego, co dzieje się na pierwszym etapie inwestycji? Wspominał pan o tym, że gotowa jest już dokumentacja całego drugiego odcinka. Jeżeli tak, to prosiłbym o potwierdzenie bądź zaprzeczenie i kiedy państwo spodziewają się rozpisać przetarg na budowę drugiego etapu? Czy ten etap będzie możliwy do realizacji np. z dwóch stron, a nie tylko z jednej, czyli np. z Białegostoku oraz od strony Małkini i czy państwo chcą skorzystać z doświadczeń z pierwszego etapu i również całkowicie wyłączyć ruch kolejowy w jakimś okresie przy realizacji drugiego etapu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę pana posła Jerzego Szmita.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, może zacznę od sprawy, która w sposób szczególny mnie zainteresowała. Mianowicie chciałbym się dowiedzieć więcej na temat sposobu wyłaniania generalnego wykonawcy. Powtórzę to, co usłyszałem i to mi się nie zbiera w jakąś całość, otóż po podpisaniu kontraktu, tak zrozumiałem, rozpoczęliście panowie bardzo poważne negocjacje dotyczące zmiany warunków, które były zapisane w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Tak gruntowna zmiana warunków i technologii zmusza do postawienia pytania, czy rzeczywiście przetarg był rozstrzygnięty wedle sztuki. Co było najważniejszym kryterium przy wyłanianiu wykonawcy, czy cena, czy inne kryteria? To są bardzo poważne wątpliwości i bardzo chciałbym na to pytanie usłyszeć odpowiedzi.

Mniejsza sprawa, otóż, pan prezes Folejewski powiedział, że koszty transportu zastępczego pokryje wykonawca. A kto zapłaci wykonawcy? Inwestor, więc to są bardzo bałamutne stwierdzenia, z którymi trudno się zgodzić. Czy o tę kwotę będzie obniżony kontrakt, który podpisaliście państwo odpowiednio wcześniej? Czy było to w kontrakcie? Jeżeli tego znowu nie było w kontrakcie, to trudno mi się zgodzić z takim prowadzeniem tak wielkich inwestycji.

Stwierdził pan też, że na Podlasiu szykują się wielkie inwestycje kolejowe. Z tego oczywiście bardzo się cieszę, ale też obok jest województwo warmińsko-mazurskie, w którym oprócz modernizacji trasy z Gdańska do Warszawy w zasadzie nic się nie dzieje. Zarząd województwa podjął decyzję o modernizacji trasy Olsztyn – Szczytno, aby podłączyć stolicę województwa do planowanego lotniska w Szymanach, a oprócz tego nie ma żadnych planowanych modernizacji. To w zasadzie tylko taka uwaga na marginesie, po prostu takie są fakty i z tymi faktami trudno dyskutować. Ale przede wszystkim chciałbym usłyszeć więcej informacji na temat, w jaki sposób przeprowadzony był przetarg na tę inwestycję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Jerzego Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam tylko jedno praktyczne pytanie do przedstawicieli PLK i PKP Intercity. Jak państwo szacują po modernizacji trasy Warszawa – Białystok, docelowo do Suwałk, czas przejazdu pociągu dalekobieżnego w jedną stronę? Pytanie nie jest takie banalne z tego powodu, iż jest to jedyna trasa gdzie rekord przejazdu został ustanowiony w 1938 r. – 1 godz. 58 min., czas przejazdu pociągu weekendowego na trasie Warszawa – Suwałki. Może warto po prostu w tym świetle skonfrontować prace modernizacyjne oraz później efekty, ponieważ jak mówię, jest to jedyny odcinek, gdzie mamy jeszcze przedwojenny rekord połączenia między stolicą państwa a docelowo Suwałkami przez Białystok. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Andrzeja Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałem się upewnić, czy tak właściwie jest, że modernizacja szlaku kolejowego powoduje, iż na trasie występują opóźnienia pociągów i są duże kłopoty wynikające z modernizacji szlaku. W międzyczasie, jak słuchałem odpowiedzi pana prezesa PLK i pozostałych panów, szukałem w Internecie tej odpowiedzi i znalazłem. Cokolwiek inną, aniżeli podajecie panowie tutaj na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Pozwolę sobie, panie przewodniczący, zacytować, bo będzie to też pouczające i dla samych mówców, kiedy będą przygotowywali się do takich wystąpień. Panie prezesie, dedykuję to panu prezesowi Karnowskiemu, bardzo proszę posłuchać z uwagą, bo to też będzie przydatne dla pana, jak jest przydatne dla mnie. Nie jestem kolejarzem i nie wiem dokładnie na czym polega organizacja ruchu kolejowego.

„Warszawa, 19 sierpnia 2014 r. Modernizacja linii kolejowej to duże przedsięwzięcie związane z przygotowaniem rozkładu jazdy na czas prac, realizacją robót przez wykonawcę obok przejeżdżających pociągów i zapewnienie pełnego bezpieczeństwa pasażerów w pociągach, pracowników na torach i zgodnego ze standardami funkcjonowania urządzeń. Poniżej często zadawane podczas modernizacji linii kolejowej pytania i odpowiedzi, które mogą wyjaśnić sytuacje, w których znajdują się pasażerowie pociągów i kolejarze.” – tu pytanie zasadnicze: „Czy modernizacja linii opóźnia przejazd pociągów? Prace przy modernizacji torów na liniach dwutorowych wymagają zamykania jednego z torów szlakowych i prowadzenia ruchu pociągów po jednym czynnym torze. Powoduje to ograniczenie przepustowości linii, co wymaga opracowania specjalnych rozkładów jazdy pociągów. Zarządca infrastruktury, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wspólnie z przewoźnikami z wyprzedzeniem opracowują takie rozkłady, uwzględniając ograniczenia na modernizowanym odcinku linii. Pociągi kursują wówczas wg przyjętego na czas prac rozkładu. Ewentualnie opóźnienia nie wynikają z prac modernizacyjnych lecz z usterek infrastruktury, taboru lub zdarzeń losowych na czynnych torach.”.

Nie pozwoliłbym sobie na taki oto cytat w sytuacji, kiedy pochodziłby on z jakiejś publikacji prasowej. To jest strona PKP PLK, informacja przygotowana dla wszystkich tych, którzy interesują się modernizacją linii kolejowej. A jakiej? Nie Warszawa – Białystok, którą państwo chcecie zamknąć i zdemontować, ale modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź, bo tam już zabrakło odwagi, aby zamknąć szlak kolejowy, o czym mówił poseł Krzysztof Tchórzewski. Tutaj udzielacie panowie odpowiedzi, że tak naprawdę nic się nie dzieje. Można prowadzić modernizację, przebudowę szlaku, ustalić rozkład jazdy, mieszkańcy wzdłuż modernizowanego szlaku mogą dojeżdżać do pracy, na uczelnię, do szpitali i w innych sytuacjach wybierać podróż pociągiem. Dzisiaj na tej sali przez godzinę wysłuchiwaliśmy, że jest to absolutnie niemożliwe, że z punktu widzenia racjonalnej gospodarki, przygotowania racjonalizacji i optymalizacji inwestycji należy zamknąć cały szlak kolejowy na odcinku kilkudziesięciu kilometrów i poddać przebudowie, czyli rozebrać i wybudować nowy. Na tym to polega. Więc pytam się, dlaczego stosujecie państwo różne kryteria i różne informacje dla różnych szlaków kolejowych i na różne okazje?

Już dzisiaj przed południem zwracałem się na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury do pana prezesa PKP i do pana ministra Klepackiego o to, aby podawane informacje były spójne i nie wprowadzały w błąd parlamentarzystów. Kiedy słuchałem

panów specjalistów, ekspertów, zarządców PKP PLK wydawało się, że nie ma prawd bardziej oczywistych, ale okazuje się, że na stronach internetowych PKP PLK publikujecie państwo zgoła inne informacje, aniżeli te, które podaliście tutaj wcześniej. Dlaczego nie napisaliście państwo na stronie internetowej, że należało zamknąć szlak kolejowy Warszawa – Łódź, rozkopać go, przygotować komunikację zastępczą i cały system transportu ludności poza szlakiem kolejowym? Osobiście bym się wstydził, ale nie wiem, jakie wyniesiecie państwo stąd wrażenie. To chyba tyle, bo cóż, komentował tego nie będę. Jeżeli się pomyliłem, jeżeli jest to zła interpretacja informacji, które zacytowałem, a które znalazłem na stronie PKP PLK, jeszcze raz powtarzam, to proszę to wyjaśnić.

Kolejna kwestia, o czym już mówił pan minister Krzysztof Tchórzewski i moi poprzednicy, to prowadzenie prac pod ruchem. Panie prezesie, podaje pan informację, że jest to zgodne z ustawą – Prawo zamówień publicznych. Moim zdaniem to nie jest zgodne postępowanie, bo strony biorące udział w przetargu miały nierówne szanse. Strona, która wygrała przetarg, a miała wcześniej uzgodnione, o czym publicznie nie poinformowano, że cały szlak zostanie wyłączony z ruchu, miała przewagę. Strona ta otrzymała niczym nienależne bonusy, bo panowie wiedzą, że kiedy wycenia się, a na ten temat wiem sporo, prace modernizacyjne, budowlane, remontowe w bezpośrednim sąsiedztwie użytkowanych szlaków drogowych czy kolejowych, to wówczas koszt prac jest zupełnie inny. Przecież panowie wiecie doskonale to, co my widzimy z okien pociągów, że oto kiedy przejeżdża pociąg, to ekipy remontowe na czas przejazdu odsuwają się z miejsca wykonywanych prac. A to powoduje utrudnienia i pociąga za sobą konieczność zapłacenia wyższych kwot przez zamawiającego, to jest naturalne. Kiedy państwo zmieniliście zasady gry po meczu, to okazało się, że wykonawca stał się beneficjentem decyzji, która została podjęta. Nie optymalizacji realizacji inwestycji, jak pan mówi, panie prezesie. Ta optymalizacja polega na tym, że generalny wykonawca robót może policzyć sobie, że oto po stronie robocizny i pracy sprzętu, bo i ta, i ta jest wyceniana na podstawie czasu przerobowego zarobi 10% wartości kontraktu, a może 20%. Dzisiaj to można powiedzieć, więc mam pytanie, jakie panowie widzicie uzasadnienie podjętych decyzji?

Teraz jeszcze jedno, o co pytam każdorazowo w takiej sytuacji, bo do tej pory mówiliśmy o historii, to już było, mleko się wylało, kropka. Kwestia odpowiedzialności za podjęte decyzje i ich skutki. Dowiedliście państwo, że jesteście w stanie położyć olbrzymi kontrakt i wyrzucić w błoto olbrzymie pieniądze, podaję przykład linii kolejowej E30 Kraków – Katowice, 57 km. 1300 mln zł środków unijnych wyrzucone w błoto, nie otrzymamy tych pieniędzy, będziemy musieli kwotę ponad 3 mld zł na modernizację tego szlaku kolejowego sfinansować z budżetu państwa, a być może z budżetu PKP PLK, które jest zadłużone na olbrzymie kwoty i tutaj na pewno różnimy się w ocenie, ale na ten temat będziemy rozmawiali innym razem, mam nadzieję. Położyliście państwo kontrakt, który powinien zostać zrealizowany 18 kwietnia 2014 r., czyli na wiosnę br. Daliście państwo dowód, że jesteście w stanie bardzo prostą robotę spartolić. Mówię bardzo prostą robotę, bo w 1846 r. tzw. kolej śląską między Krakowem a Katowicami wybudowano w przeciągu trzech lat w dziewiczym terenie. Wy w przeciągu czterech lat nie byliście w stanie zagospodarować środków unijnych w wysokości ponad 1300 mln zł. Po prostu wykonawcy zeszli z budowy.

Dlaczego taki wstęp i uzasadnienie? Bo możemy przyjąć, że na omawianym modernizowanym szlaku kolejowym sytuacja się powtórzy. Nie możemy wykluczyć, że się nie powtórzy, tym bardziej jak słyszę, że jednym z podmiotów, z którym generalny wykonawca podpisał umowę na olbrzymie kwoty jest firma zajmująca się do tej pory produkcją i montażem okien. Przypomnę, że mieliście, mówię tu o stronie rządowej, akurat nie Grupa PKP, nie panowie, ale mieliście już takie doświadczenie w swojej kadencji, kiedy firma DSS, która w swojej historii nie wybudowała kilometra chodnika przy drodze, a już nie mówię o drodze, otrzymała kontrakt za 790 mln zł na budowę autostrady A2 na odcinku C. Skutek znamy, to ten chiński odcinek autostrady A2, firma upadła, autostrada była realizowana z dużym opóźnieniem w skandalicznych warunkach i atmosferze, z dużymi stratami dla budżetu państwa. Jeżeli teraz dojdzie do takiej oto sytuacji na modernizowanym szlaku kolejowym, to jaki jest plan B, plan awaryjny? Bo rozumiem, że mając już pewne doświadczenia w tym, że niestety nie wszystkie modernizacje

i budowy udaje się w PKP PLK zrealizować, zapewne jesteście świadomi, że taki plan może trzeba będzie wdrożyć. Więc jaki jest plan awaryjny na transport głównym szlakiem komunikacyjnym na Podlasiu, Białystok – Warszawa? Proszę o odpowiedź na tym posiedzeniu, czy istnieje taki plan, czy też takiego planu nie ma? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wyczerpaliśmy listę posłów zgłoszonych do zadania pytań i zabrania głosu. Pozwólcie państwo, że udzielę sobie także głosu, kilka zdań. Otóż, w szczególności kolejni posłowie zabierający głos wyraźnie sugerowali, że w związku z organizacją ruchu na czas realizacji inwestycji najwyraźniej złamane zostało prawo. Stwierdzenie, że w czasie gry zmienione zostały zasady wyraźnie na to wskazuje. Jeżeli ktokolwiek z państwa posłów posiada wiedzę, że tak się stało, powinien zachować się właściwie, czyli dopełnić zawiadomienia właściwego organu. Zadaję pytanie wprost, czy mamy taką wiedzę, że jeden z oferentów miał inną informację niż pozostali, którzy ubiegali się o ten kontrakt?

Następna kwestia, oczywiście rozumiem problem, bo dotyczy on ludzi korzystających z tej linii, ale chciałbym abyśmy zdobywali się na obiektywne podejście do tej kwestii. Odnoszę się do niektórych stwierdzeń, dlatego że w swoim doświadczeniu zawodowym wykonywałem inwestycje liniowe i chcę jednoznacznie powiedzieć, że jeżeli chcemy porównywać czasy przejazdu i straty z tego tytułu w związku z objazdami i przenosić je wprost do czasów przejazdów, kiedy linia kolejowa jest w odpowiednim stanie technicznym i wtedy, kiedy odbywa się ruch w czasie prowadzonych robót jednym torem z utrudnieniami, to tych czasów nie wolno porównywać. Ten czas, panie pośle, zasadniczo się wydłuży. Nie wiem, czy na pewno zrównoważy to objazd, bo to zależy od tego, czy jest dłuższy czy krótszy, ale musimy te kwestie brać pod uwagę.

Następna kwestia, uważam, że zasadnicza. Bezsprzecznie zamknięcie ruchu na inwestycji liniowej ma jedną poważną zaletę, a polega ona na tym, że zasadniczo poprawiamy bezpieczeństwo ludzi korzystających z tej linii, bo roboty pod ruchem to w szczególności właśnie niebezpieczeństwo na realizowanych odcinkach. Jeżeli zdarza się, a wiecie państwo, że każdego roku zdarza się choćby jeden wypadek związany z prowadzonymi robotami, to oczywiście nikt nie jest winien, bo roboty są zasadniczo prawidłowo oznakowane itd. Jednak zdarzają się wypadki śmiertelne i kalectwa, a są to straty, które nie powinny mieć miejsca i trzeba proponować właśnie takie rozwiązania, żeby to bezpieczeństwo poprawiać jak najdalej jest to możliwe. Objazdy, właśnie zamykanie ciągów inwestycji liniowych jest najlepszą drogą, najbardziej zabezpiecza ludzi korzystających z tych tras. Jeżeli są zabezpieczone przewozy, komunikacja zastępcza, o czym tutaj kolejni panowie referowali, to znaczy, że jest troska o podróżnych, o korzystających z kolei na tym ciągu.

Oczywiście, nie chcę tutaj być panów adwokatem, na pewno sobie poradzą, udzielając państwu odpowiedzi na postawione pytania w tej części debaty. Jednak chciałbym z całą mocą wyartykułować kwestie, o których mówię – czasy przejazdu i bezpieczeństwo, to są zasadnicze kwestie, o które warto walczyć. Jeżeli natomiast są dowody na to, że poprowadzona została tutaj gra nie fair na udzielenie kontraktu, to trzeba po prostu mówić jasno i zrobić z tego właściwe postępowanie. Tyle. Pan przewodniczący Racki, bardzo proszę i zaraz oddaję głos panu dyrektorowi Hofmanowi.

Poseł Józef Racki (PSL):

Powiem tak, u nas w Wielkopolsce były właśnie wyłączane linie i byliśmy przewożeni autobusami. To się zdarzało na linii do Wrocławia i nikomu to nie przeszkadzało. Oczywiście przeszkadzało to radnym, którzy tymi pociągami nie jeździli, tak samo jak na tej sali często obserwuję, że najwięcej mają do powiedzenia ci, którzy pociągami nie jeżdżą. Tak się składa, że ja uparcie ciągle jeżdżę pociągiem, już siódmy rok i wiem, co jest na kolei, bo rozmawiam i z maszynistami, i z ludźmi, którzy tam jeżdżą. Mogę zawsze powiedzieć, co się dzieje, nawet wtedy, kiedy było oblodzenie, kiedy pociągi były spóźnione, to też znałem przyczynę tych spóźnień. Oczywiście, że są mankamenty, o których zawsze mówimy i teraz też mogę nawet powiedzieć, że nastąpiła poprawa informowania w pociągach, było słychać co się mówi, a w tej chwili jak się jeździ to znowu nie słychać. Jestem zwolennikiem tego, przynajmniej na przykładzie doświadczeń z Wielkopolski,

bo skrócenie czasu pracy napraw na kolei było znaczne. Ludzie przesiedli się do autobusów, zostali przewiezieni w miejsce, gdzie dochodził pociąg i nie było problemu. Człowiek zapłacił, wysiadł z jednego pojazdu, wsiadł do drugiego, pojechał, wsiadł do następnego i dojechał do Wrocławia. Uważam, że rozsądek i oszczędności są chyba mile widziane, jeżeli kolej myśli tymi kategoriami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu. Bardzo proszę pana dyrektora Hofmana o odniesienie się do poruszanych kwestii i o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu Przemysław Hofman:

Wysoka Komisjo, oczywiście nie jestem w stanie odpowiedzieć na wszystkie szczegółowe pytania, zwłaszcza te, które dotyczą sposobu realizacji inwestycji i kwestie dotyczące postępowania przetargowego i zarządzania kontraktem, więc tutaj głos oddam prezesowi Paszkiewiczowi i prezesowi Folejewskiemu. Natomiast do kilku kwestii się ustosunkuję. Padło pytanie, czemu nie było zamknięć dwutorowych na poprzednio realizowanych inwestycjach, m.in. na linii E65. Każda tego typu inwestycja i sposób jej realizacji jest szczegółowo analizowany i dostosowywany do aktualnych potrzeb. Poza tym to też jest tak, że sposób realizacji inwestycji to pewna nauka, którą stosuje się po jakichś doświadczeniach, więc to, że w tym momencie zdecydowaliśmy się na realizację zamknięcia dwutorowego w przypadku modernizacji linii Warszawa – Białystok na odcinku, o którym w tym momencie mówimy, to też wynika właśnie z doświadczeń, które mamy z realizacji innych inwestycji. To, że kiedyś czegoś nie robiono nie oznacza, że nie można tego robić teraz, jeżeli jest to w danym przypadku lepszy sposób realizacji danej modernizacji, przynajmniej naszym zdaniem.

Kwestia środków UE to też jest oczywiście argument i od tego nie uciekamy, nie kryjemy się z tym. Przy wydłużonym o 10 miesięcy terminie realizacji inwestycji możliwość refundacji środków z puli przeznaczonej przez UE na ten cel byłaby niższa. Konieczność dofinansowania ze środków budżetu państwa byłaby odpowiednio wyższa, więc jest to oczywiste i to też jest jeden z argumentów za tym, żeby te terminy skracać. Natomiast, jak już było to powiedziane wcześniej, pierwotnie przygotowywane warianty, jeśli chodzi o sposób realizacji inwestycji, z którymi tak naprawdę rozpoczęto konsultacje z przedstawicielstwami poszczególnych samorządów i władz województwa nie zakładały konieczności, żebyśmy zdecydowali się akurat na wariant dwutorowy. To była decyzja poparta wynikami konsultacji oraz analizą sytuacji.

Pytanie dotyczyło też, czy podczas opracowywania planu komunikacji zastępczej uwzględniono kwestie równolegle prowadzonych prac inwestycyjnych na odcinkach drogowych, np. drogi S8. Właśnie wariant utrzymania połączenia z Białegostoku do Małkini i tak naprawdę zwiększenia na nim liczby pociągów oraz wybranie tego sposobu komunikacji zamiast zwiększonej liczby autobusów jadących bezpośrednio z Białegostoku do Warszawy podyktowane było m.in. tego typu analizą. Co do trudności komunikacyjnych na drogach pomiędzy mniejszymi miejscowościami, czyli pomiędzy Małkinią a Warszawą, pewne niedogodności być może wystąpią. Natomiast trasy, które będą przygotowane i po których prowadzona będzie komunikacja zastępcza na pewno będą uwzględniały to, żeby w danym momencie zastosować najlepszy sposób dojazdu do Warszawy. Tego jestem pewien i w taki sposób komunikacja będzie szczegółowo zaplanowana, jeśli chodzi już o bardzo konkretne trasy przejazdów poszczególnych autobusów.

Chciałbym się też odnieść do zarzutu, jak rozumiem, wobec ministerstwa i zarządcy infrastruktury, że jednak za wąsko przeprowadzone były konsultacje, z za małą liczbą partnerów społecznych. Mogę tylko jeszcze raz powtórzyć to, co już było tutaj wielokrotnie powiedziane, sam zresztą brałem udział w większości wspomnianych spotkań na różnych szczeblach, że spektrum osób i instytucji, które były konsultowane było naprawdę bardzo szerokie. Zapewniam państwa, że ta inwestycja z uwagi na to, w jaki sposób jest realizowana, wymusiła na nas właśnie tak szerokie skonsultowanie tych spraw. Jak już prezes Folejewski powiedział, byliśmy też na spotkaniu zorganizowanym przez jednego z posłów obecnego Sejmu, który zebrał społeczność samorządową lokalizacji bezpośred-

nio zainteresowanych rozwiązaniami w tym zakresie i z jego udziałem odbył się też tak naprawdę całodzienny warsztat, na którym były bardzo szczegółowo dyskutowane sposoby zapewnienie komunikacji zastępczej i warianty zapewnienia komunikacji dla tych niewielkich miejscowości pomiędzy Warszawą a Białymstokiem. Wydaję mi się, że w tym akurat projekcie, bo o nim rozmawiamy, konsultacje były wystarczające, żebyśmy – po pierwsze – uzyskali wiedzę odnośnie tego, jak powinniśmy zapewnić komunikację zastępczą na czas realizacji inwestycji, a po drugie, żeby przekazać tak naprawdę szerokiemu spektrum przedstawicieli społeczności lokalnych i władz samorządowych pełną informację odnośnie do naszych zamierzeń, argumentów za rekomendowanym sposobem realizacji inwestycji i profitami wynikającymi z tego sposobu dla tych społeczności.

Patrzę jeszcze, co do odbudowania ruchu kolejowego, to w tym momencie nie jestem w stanie podać konkretnych liczb, więc postaram się to sprawdzić i odpowiedź w osobny sposób. Chyba z tego co widzę, to tematy w których mógłbym się lepiej niż prezesi spółki PKP PLK wypowiedzieć już wyczerpałem, więc oddam teraz głos kompetentnym osobom z prośbą o odniesienie się do pytań państwa posłów dotyczących sposobu realizacji kontraktu i kwestii przetargowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi. Bardzo proszę, panie prezesie. Pan prezes Paszkiewicz.

Prezes Zarządu PKP PLK S.A. Remigiusz Paszkiewicz:

Nie chciałbym się odnosić do jakichś wypowiedzi natury politycznej. Oczywiście to, który minister skąd pochodzi nie ma żadnego wpływu na to, czy chcemy jakąś linię zamknąć czy skierować do modernizacji. To jest dla mnie oczywiste, więc nie ma tutaj chyba nad czym dywagować. Z częścią wypowiedzi dotyczących potencjalnych podejrzeń o nieprawidłowości przy porozumieniu z wykonawcą czy przy prowadzeniu któregokolwiek z przetargów też nie będę dyskutował. Proponuję rzeczywiście, zgodnie z tym, co powiedział pan przewodniczący Żmijan, jeżeli ktoś ma takie wątpliwości, jest jasna i dość prosta, niewymagająca wielkiego wysiłku ścieżka, żeby takie rzeczy wyjaśniać, kierując je do odpowiednich organów. Takiej kontroli zawsze się poddajemy i jeszcze nie było do tej pory przypadku, żeby po stronie PLK szczególnie w ostatnim okresie były jakieś nieprawidłowości.

Przetarg, podobnie jak większość czy wszystkie duże przetargi powyżej pewnych kwot czy sum szacowanych na ich realizację podlegał uprzedniej kontroli prezesa Urzędu Zamówień Publicznych oraz kontroli *ex ante*, również uprzedniej, Centrum Unijnych Projektów Transportowych w zakresie kwalifikowalności środków, jeśli jest to projekt współfinansowany z funduszy europejskich. Standardowo w procedurze, która była przewidziana dla tego przetargu, bo przypomnę, że kontrakt został podpisany w końcówce 2012 r., więc procedura odbywała się jeszcze według pewnych, nazwijmy to starszego typu procedur, również wewnętrznych i standardów PLK, co nie znaczy, że prowadzona był z naruszeniem jakichkolwiek przepisów prawa. Chodzi tylko o pewne doprecyzowanie. Oczywiście na koniec dnia po spełnieniu wszystkich warunków natury formalnej, rekomendacyjnej, czyli częściowo praktycznej, decyduje cena kontraktu i wygrywa ten, kto daje najniższą cenę. Jeśli oczywiście, jak powiedziałem, spełnia wszystkie inne warunki zakładane w postępowaniu.

Przetarg ten nie był przetargiem ograniczonym dwustopniowym, był prowadzony w formule przetargu nieograniczonego, w związku z czym wygrał go wykonawca i w tego typu przetargach stosowane były i nadal są pewne ramy narzucane przez zamawiającego, czyli przez PLK. Dotyczą one np. okresu realizacji zadania. Na etapie przygotowania specyfikacji istotnych warunków zamówienia szacujemy okres trwania, w tym przypadku szacunek odnosił się oczywiście nie do propozycji, którą dzisiaj zastosowaliśmy, czyli do całkowitego zamknięcia szlaku, tylko do klasycznego prowadzenia tej inwestycji. Zgodnie z literą prawa okres ten *de facto* automatycznie ulega wydłużeniu w przypadku, jeśli zajdą okoliczności, które nie leżą po stronie wykonawcy. Wykonawca ma ewidentny regres w postaci chociażby aneksu terminowego do takiej umowy. Jeśli, jak mówię, pojawią się okoliczności nieleżące po jego stronie czy które zaszły nie z jego winy, to ma prostą ścieżkę, my takie roszczenie musimy uznać zgodnie z prawem obo-

wiązującym w tym kraju. Projekt ten w pewnych swoich elementach napotkał na trudności nieleżące po stronie wykonawcy, tylko po stronie ścieżki administracyjnej wydania warunków środowiskowych. Do warunków środowiskowych zalicza się również konsultacje społeczne projektu.

Nawiązuję tutaj do wypowiedzi pana posła, który wspomniał o Zielonce. Proszę państwa, w Zielonce mamy klasyczny przykład konfliktu interesów w dwóch grupach mieszkańców. W projekcie założono wiadukt drogowy nad linią kolejową, który był konsultowany jako założenia projektu w miejscowości Zielonka. Większość mieszkańców poparła ten projekt, bo nie chcą stać dłużej przy zamkniętych szlabanach, chcą przejeżdżać. Wiadomo, jest bezpieczniej i mają dość poważny wiadukt drogowy. Oprotestowano rozwiązanie podawane przez wykonawcę, bo jest to projekt typu „Projektuj i buduj", więc generalny wykonawca odpowiada również za projektowanie. Wykonawca wykonał trzy projekty wiaduktu w ramach konsultacji, ponosząc oczywiście koszt przeprowadzenia prac projektowych, bo część mieszkańców, których budynki – czy to wykorzystywane komercyjnie, czy mieszkalnie z częścią komercyjną – znajdują się akurat przy przejeździe twierdzi, że wiadukt ewidentnie odbiera im klientów. Mamy klasyczny przykład konfliktu interesów. Takie protesty według polskich przepisów mogą *de facto* ciągnąć się w nieskończoność. Mimo starań wykonawcy, przy naszym wsparciu, mówię już tutaj nawet trochę o wiecowaniu w salach kinowych w Zielonce itd., nie przyniosło to oczekiwanego skutku. Na koniec zarysował się jakiś kompromis, ale to m.in. tego typu elementy, szczególnie w linii kolejowej biegnącej przez duże ośrodki aglomeracyjne czy też o gęstej zabudowie, spowodowały przesunięcie terminu realizacji projektu poza horyzont perspektywy. Nie będziemy ukrywać, że szukaliśmy też sposobu na to, żeby wykonać jednak projekt w przewidywanym w kontrakcie okresie. W związku z czym nie mamy do czynienia z naruszeniem warunków przetargowych. Jak wspomniał pan prezes Folejewski, również takie pytania sobie zadawaliśmy, zanim wyszliśmy w ogóle z przygotowaniem koncepcji zamknięcia. Mamy na to odpowiedzi, jeżeli ktoś ma wątpliwości, jak powiedziałem, ścieżka jest oczywiście dosyć prosta i łatwa do zastosowania.

Jeśli chodzi o porównywalność linii i prowadzenie ruchu w czasie realizacji inwestycji, to posłużyliśmy się przykładem, czy pan dyrektor Hofman na początku wspomniał o tym, jak trudno utrzymać jest rozkład jazdy na linii łódzkiej (to jest bardzo dobry przykład), mimo dość precyzyjnego zaplanowania. To, co pan poseł Adamczyk wyczytał na naszej stronie, jest prawdą, ponieważ zawsze do inwestycji, którą realizujemy przy prowadzonym ruchu kolejowym projektujemy odpowiedni rozkład jazdy. Z reguły oznacza on co najmniej 50-procentowy spadek liczby pociągów, bo nie da się przejechać w dwie strony po linii jednotorowej z przejściami i krzyżowaniem taką liczbą pociągów, więc prawdą jest to, co piszemy na stronie internetowej, że taka operacja zmniejsza znacznie przepustowość linii.

Po drugie, na takiej linii jak łódzka mamy do czynienia jednocześnie z bardzo dużym ruchem aglomeracyjnym, tj. dwa tory linii nr 447 plus linia do Łodzi, nazywamy ją w skrócie łódzką, ale łączy ona nie tylko Warszawę z Łodzią, ale przed Grodziskiem Mazowieckim w stronę Warszawy włącza się Centralna Magistrala Kolejowa, więc mamy do czynienia z całym ruchem dalekobieżnym z Wrocławia, Katowic, Rzeszowa, Krakowa i dowolnych miejsc na południu Polski, ponieważ ruch pasażerski dalekobieżny wjeżdża głównie CMK, wpinając się w linię łódzką przed Grodziskiem Mazowieckim. W związku z czym takiej linii nie możemy zamknąć w żadnym wypadku na czas robót, ponieważ nie jesteśmy w stanie zapewnić transportu zastępczego dla takiej liczby pasażerów, jaka wjeżdża tymi pociągami. Tam posłużyliśmy się inną metodą, tzn. spaczkowaliśmy ruch aglomeracyjny z większą liczbą połączeń z miejscowości do Warszawy w porannym szczycie i z większą liczbą pociągów wyjeżdżających z Warszawy w kierunku Łodzi – to dla ruchu aglomeracyjnego. W międzyczasie w ciągu całego dnia wjeżdżają pociągi dalekobieżne właśnie z CMK. Dla przypomnienia powiem, że wyrzuciliśmy praktycznie cały ruch dalekobieżny z Łodzi na linię przez Łowicz i Sochaczew. To dla tych osób, które twardo twierdzą, że utrzymywanie całego ruchu na modernizowanej linii jest możliwe nawet z pewnymi ograniczeniami.

Z czym mamy do czynienia przy takim układzie rozkładu jazdy? Otóż nie utrzymujemy tego rozkładu jazdy, w większości przypadków z przyczyn niezwiązanych bezpośrednio z zakresem robót modernizacyjnych, tylko z powodu usterek, o których piszemy na stronie, zdarzającymi się w trakcie prowadzenia robót. Na przykład żeby jeździć na linii jednotorowej w sposób ciągły, zgodny z rozkładem musimy mieć tam działającą blokadę liniową, która powoduje, że nie sterujemy ręcznie ruchem kolejowym, tylko sygnalizacja semaforowa, powiem już bardzo skrótowo, pokazuje zajętość toru, czyli czy pociąg z drugiej strony jedzie czy nie i maszynista zatrzymuje pociąg przed semaforem, żeby przepuścić pociąg jadący z przeciwka. W przypadku drobnego uszkodzenia kabla telekomunikacyjnego blokada przestaje działać, w związku z czym przechodzimy wtedy na telefoniczne zapowiadanie pociągów, co oznacza, że dyżurny ruchu z jednego końca odcinka jednotorowego musi być w stałym kontakcie radiowym z dyżurnym na drugim końcu ruchu i dopóki oni się nie porozumieją i nie przeprowadzą ręcznie sygnalizacji o zajętości toru i nie skierują w związku z tym pociągu na właściwy tor, taki pociąg nie może wyjechać z żadnej ze stron tego odcinka jednotorowego. Powoduje to automatycznie opóźnienia pociągów, ponieważ pociągi w ruchu aglomeracyjnym najeżdżają na siebie w krótkich odcinkach czasu. Rozładowanie takiego zatoru na odcinkach jednotorowych jest niezwykle trudne i czasochłonne, bo trzeba po prostu te pociągi prowadzić w jedną i w drugą stronę w momencie, kiedy jest dobra łączność i da się to przeprowadzić. Mamy taką sytuację, wyobraźcie sobie państwo, że na odcinku łódzkim potrafią najechać dwa lub trzy pociągi dalekobieżne z CMK, które mają priorytet zarówno w rozkładzie jazdy, jak i de facto w prowadzeniu ruchu i trzeba stojące pociągi tak rozładowywać, żeby umożliwić jak najszybszy przejazd pociągów dalekobieżnych. Dodam, że na linii łódzkiej wchodzą w grę również pociągi międzynarodowe z Czech, Słowacji, Austrii – połączenia, o których też powinniśmy pamiętać.

W związku z czym linia łódzka jest nieporównywalna jeśli chodzi o warunki ruchowe z linią do Białegostoku, z całym szacunkiem oczywiście dla Podlasia i mieszkańców korzystających wzdłuż tej linii z kolei. Ruch między Warszawą a Białymstokiem, i aglomeracyjny, i dalekobieżny, jest daleko mniejszy niż na połączeniu z Łodzią, gdzie jak mówię, z kilku kierunków zjeżdżają się pociągi praktycznie z całego południa Polski. To, jeśli chodzi o prowadzenie ruchu i porównanie linii, gdzie można myśleć o całkowitym zamknięciu dla prowadzenia prac, a gdzie raczej nie. Podawałem przykłady ze Szwajcarii akurat linii mocno obciążonych i mimo to tam zdecydowano się na zamknięcie, ale pamiętajmy też o tym, że pewna kultura wożenia pasażerów koleją czy komunikacją zastępczą jest jeszcze nieco inna, np. w Szwajcarii niż w Polsce, ale również odbiór konieczności przeprowadzenia pewnych prac jest też inny. Każdy chciałby sobie jeździć fajnie, wygodną koleją i w miarę szybko i w krótkim czasie, ale jak się prowadzi prace na torze w miejscu, gdzie mieszka, to już jest mniej zadowolony i zaczynają się różnego typu protesty, o których tu wspominałem podając chociażby przykład Zielonki czy wręcz czasami podejrzenia co do szkodliwości inwestycji uzasadnionych tym, że komuś się psuje biznes jeśli prowadzi się jakieś prace pod jego firmą czy też w przyszłości wiadukt może ograniczyć dostęp klientów. To są rzeczy wymagające wyjątkowego kompromisu i kompromisowego nastawienia do planowanych prac.

Nie bardzo rozumiem, skąd pan poseł Adamczyk wziął informację o wyrzuceniu w błoto 1300 mln zł, ale to też może oczywiście przy jakichś podejrzeniach podlegać dodatkowej kontroli. Jeśli chodzi o inwestycje na Podlasiu, to dodam jeszcze, że w nowej perspektywie mamy specjalny program obejmujący również linię w województwie warmińsko-mazurskim. Jest to Program Operacyjny Polska Wschodnia, w ramach którego przeprowadzimy rewitalizację i częściową modernizację połączenia łączącego w zasadzie wszystkie ważniejsze miasta tzw. ściany wschodniej, nie lubię używać tej nazwy. To jest taka sama Polska, jak w każdym innym miejscu. W związku z czym modernizowane będzie połączenie najważniejszych ośrodków miejskich na wschodzie Polski, począwszy od Olsztyna a kończąc na Rzeszowie, po istniejących liniach mniej więcej równolegle do granicy państwa.

Nie odpowiedziałem czy też nie odniosłem się do kwestii obronności, o których pan poseł powiedział na wstępie. Zbyt dużo na ten temat nie mogę powiedzieć, nawet w tym

gronie. Powiem tylko, że mamy oczywiście pewną grupę linii o znaczeniu obronnym i zawsze jeśli prowadzimy tam prace czy robimy cokolwiek innego, to uzgadniamy to z odpowiednimi organami zajmującymi się obronnością Rzeczpospolitej. Dziękuję. Jeśli pan prezes Folejewski chce dodać kilka szczegółów, to proszę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Tak? Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek Zarządu – dyrektor PKP PLK S.A. Wojciech Folejewski:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, kilka słów, jeśli mogę jeszcze tylko coś dodać do wypowiedzi prezesa Paszkiewicza. Po pierwsze, uważam, że warto jest budować, decydować, działać i być aktywnym. Taką tezę wyznaję i mimo, a być może przede wszystkim dlatego, że mam stosunkowo krótki staż na polskiej kolei, wiele wysiłku poświęcam z zarządem włącznie na to, jak przyspieszyć realizację inwestycji kolejowych. Proszę nie dziwić się, że patrzymy z zainteresowaniem na dobre doświadczenia, być może eksperymentalne, w krajach rozwiniętych, jak Szwajcaria i Anglia, staramy się je zastosować w uzasadnionych przypadkach, jeśli jest to z poszanowaniem prawa, pieniądza publicznego i daje efekt społeczny, a jak mówię, w bardzo szerokich konsultacjach jednoznacznie uzyskaliśmy takie poparcie. Osobiście uważam, że warto być aktywnym, decydować, budować, działać i przyspieszać, a to jest naprawdę element przyspieszenia i przyniesie zauważalny efekt dla pasażerów.

Druga kwestia, drobny komentarz – warto bić rekordy. Nie ma już posła Polaczka, ale powiem tylko tyle, że jeśli czas przejazdu na trasie Warszawa – Suwałki przed wojną był 1 godz. 58 min., to tak, zdecydowanie uważam, że trzeba to pobić i zrobić 1 godz. 57 min. i mam głęboką nadzieję, że wspólnie do tego doprowadzimy. Takie wyzwania są bardzo fajne i lubię je podejmować, a mam wrażenie i głębokie przekonanie, że już wkrótce w grudniu pokonamy kilka rekordów przejazdu w Polsce, szczególnie na trasie Warszawa – Gdańsk czy Warszawa – Wrocław i stanie się to faktem, a nie tylko pustą obietnicą. Konkretny przykład, bo było też pytanie, czy gdzieś udało się nam coś naprawdę znacząco przyspieszyć. Przykład pierwszy lepszy z brzegu – Kujawy, połączenie kolejowe po modernizacji Toruń – Bydgoszcz jest w tej chwili bezkonkurencyjne, nawet motorem ścigaczem można konkurować i nie wygrać jeśli chodzi o czas przejazdu między Toruniem a Bydgoszczą z centrum do centrum. Takich efektów będzie znacznie więcej, kiedy będziemy szlaki całościowo domykać.

Jeśli chodzi o zyski i benefity wykonawcy, to chcę bardzo wyraźnie podkreślić, że cały koszt transportu zastępczego jest po stronie wykonawcy i nie będzie z tego tytułu dodatkowych roszczeń, żądań, aneksów i dopłat. Po prostu pokrywanie tego kosztu jest w ramach kosztu kontraktowego i potencjalnego zysku wykonawcy. On jest bardzo znaczący, był liczony nawet na kilkadziesiąt milionów złotych. Nie pamiętam w tej chwili, kwota jest trudna do oszacowania wprost, bo zależy od całej organizacji ruchu, intensywności, długości trwania itd., ale naprawdę zapewniam, to nie są tysiące, to są grube miliony, które wyciskamy, że tak powiem, z wykonawcy. To był element twardych, trudnych negocjacji. *À propos* negocjacji, tak, odbywały się w tej sprawie twarde negocjacje z Torpolem, one miały pewne punkty patowe, odchodziliśmy od stołu, bo nie było tak lekko, ale wycisnęliśmy argumentem, że trzymamy w garści pieniądz kontraktowy i publiczny, tym bardziej biorąc pod uwagę, że wykonawca z powodu protestów społecznych, problemów środowiskowych i decyzji administracyjnych, które znacząco wydłużyły procedowanie ewidentnie ponosi dodatkowe koszty. Zawsze tego typu wydłużanie kontraktów jest ryzykiem wykonawcy i z tego tytułu nie ma dodatkowych korzyści finansowych.

Jeszcze dwie kwestie, do których chciałem się odnieść. Monitorowanie wykonawstwa – tak, takie monitorowanie prowadzimy, jest dedykowany zespół projektowy, który na bieżąco, na stałe jest na placach budów i zarówno monitoruje, kontroluje, jak i wspiera. Nie ukrywam, że wspieranie też jest ważne szczególnie w rozmowach społecznych z gminami typu Zielonka, gdzie naprawdę odbyło się mnóstwo spotkań, żeby niwelować napięcia społeczne, które często zresztą podejmowane są przez zdecydowaną mniejszość i trochę psują interes większości, ale wojewoda musi takie protesty prowadzić

proceduralnie i uszanować prawo, jakie w tym aspekcie występuje w ramach demokracji. Dodatkowo mamy niezależne zespoły monitorujące, niepodległe dyrekcji regionu i projektowi inwestycyjnemu. Mamy bieżące raporty, zarówno planowane, jak i tzw. *ad hoc*, które przynoszą zawsze elementy postępu realizacji, trzymania się harmonogramów bądź też ryzyk. Zgodnie z metodyką *Project Management PMBOK* mamy wdrożoną od dawna polityką zarządzania ryzykami i uważam, że jest to rzeczywiście prowadzone na bardzo wysokim poziomie.

Ostatni temat, jeśli chodzi o drugi etap, czyli Sadowne – Białystok. Oczywiście mówimy o dokumentacji wniosku o ujęcie w unijnych programach finansowych, dlatego że tam również będzie przewidziany tzw. żółty FIDIC, projektowanie i budowa, a więc dopiero wtedy realizowane będą projekty szczegółowe, a następnie wykonawcze, które dopiero odpowiedzą na pytanie, w jakim trybie, zakresie i kolejności realizować projekt następnej fazy po to, żeby, jak się umówiliśmy, za lat ileś, myślę, że do 2020 r., bo taki jest program, pobić rekord 1 godz. 58 min. Warszawa – Suwałki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zanim oddam głos panu posłowi Zielińskiemu. Panie pośle, bardzo proszę o zrozumienie. Mam sygnał, że na sali jest przedstawiciel przewoźników i chciał zabrać głos. Bardzo proszę. Proszę o przedstawienie się.

Sekretarz Biura Zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych Michał Litwin:

Dzień dobry, Michał Litwin, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych. Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki i panowie posłowie, szanowny panie dyrektorze, szanowni panowie prezesi, padło dzisiaj wiele słów słusznej troski o pasażerów i o transport pasażerski. Natomiast kolej to też towary. To setki albo i tysiące pracowników, zresztą często bardzo aktywnych i widocznych nawet na tej sali, to wiele przewiezionych towarów, to setki firm będących podwykonawcami przewoźników i warto też pamiętać o pewnej trosce o przewoźników towarowych. Mówię to dlatego, że kierunek białostocki, a tak naprawdę jeszcze dalej, kierunek Suwalszczyzny jest bardzo ważny dla przewozów towarowych. Stamtąd pochodzą kruszywa na wszelakie budowy infrastrukturalne w Warszawie i okolicach, zarówno liniowe, jak i kubaturowe. Proszę państwa, bez względu na to, jaka metoda zamknięć będzie czy jest przyjęta, to te setki tysięcy kruszyw będą przewiezione. Pytanie tylko czy koleją, czy samochodami. A jeden pociąg to 80–100 TIRów. Jeśli w przewozach pasażerskich coś się próbuję z tym zrobić, wyraża się troskę i przelicza się autobusy na pociągi, to przelicznik w pociągach towarowych jest jeszcze większy. Jako przewoźnicy zdecydowanie popieramy program modernizacji i od wielu lat o to zabiegaliśmy, narzekaliśmy, że nie było środków na kolej i teraz są, cierpimy, ale jeździmy i staramy się, przepraszam za kolokwializm, nie szukać dziury w całym, ale wykazujemy konkretne problemy i wspólnie z zarządcą np. na Radzie Przewoźników staramy się je rozwiązywać.

Bardzo się cieszę, że prezes Paszkiewicz poruszył temat Polski wschodniej, bo jest to kwestia, z powodu której chciałbym zabrać głos. Obecnie modernizuje się linię nr 6, ale właśnie prezes Paszkiewicz wskazał, że w ramach programu dla Polski wschodniej będzie modernizowany również ciąg tzw. magistrali wschodniej. Obejmie on m.in. obecnie realizowaną linię objazdową przez Czeremchę i wtedy może być problem. Nie chcę już tutaj narzekać, że są to dodatkowe koszty po stronie przewoźników, że dłuższa trasa, więcej taboru, więcej ludzi i większe utracone korzyści, bo mniej pociągów. Natomiast chciałbym zaapelować o możliwie wczesne przemyślenie sprawy i przygotowanie trasy objazdowej z drugiej strony przez Ostrołękę, Czerwony Bór i Łapy, bo – jak powiedziałem wcześniej – nie ma szans, żeby kruszywa nie przejechały, one przejadą. Dziękuję bardzo, to wszystko.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Jarosława Zielińskiego.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Przepraszam, mimo iż późno, to jednak skorzystam z prawa do głosu podsumowującego. Najpierw kilka zdań o konsultacjach, bo tu sporo nieprawdy zostało powiedziane. Konsultacje nie wyglądały tak, jak panowie to przedstawiacie. 17 lipca było spotkanie w Podlaskim Urzędzie Wojewódzkim w Białymstoku, od tego się wszystko zaczęło, gdy chodzi o Podlasie. Nie śledziłem dokładnie tego wątku na Mazowszu, ale jeżeli było podobnie, to jest źle, a jeżeli było inaczej, to tam było inaczej, a na Podlasiu było tak, jak państwu to przedstawiam. Spotkanie w wąskim gronie, nie było tam żadnej szerokiej reprezentacji samorządowców. Wojewoda, marszałek województwa, prezydent Białegostoku – tyle, jeżeli chodzi o przedstawicieli rządu w województwie i dwóch samorządowców. Przewoźników tam nie było. Osoba, która poinformowała mnie, że to spotkanie się odbyło i o jego przebiegu mówiła drżącym głosem o tym, że coś takiego miało miejsce, bo się bała. Spotkanie objęte było jakąś dziwną atmosferą poufności, niemalże prawie tajności, co mnie bardzo zdumiało. W związku z tym 21 lipca wystosowałem interpelację poselską do pani wicepremier Bieńkowskiej, powiedziałem o tym na konferencji prasowej i od tego się zaczęło. Potem rozpoczęła się cała dyskusja, zaczęło się to toczyć coraz szerzej w debacie publicznej, ponieważ wcześniej po prostu to ukrywano. Spotkanie, które zorganizował w Czyżewie nasz kolega poseł Jacek Bogucki było wynikiem tego, że właśnie nie było konsultacji, więc on zebrał samorządowców i zaprosił przedstawicieli ministerstwa i spółek kolejowych, zwłaszcza PLK i TLK, o ile się orientuję. Było to wynikiem tego, że brakowało konsultacji, więc był on zmuszony wyjść z taką inicjatywą, bo teren jego głównej działalności to właśnie od Białegostoku w stronę Warszawy, szczególnie Czyżew. To nie było przypadkowe miejsce, bo pan poseł Bogucki się stamtąd wywodzi. Krótko mówiąc, próbował zastąpić to, co należało do was, do ministerstwa i spółki, która jest inwestorem. Tak to wygląda.

Dalej, nie było tej szerokiej akceptacji. Samorządowcy, jak mówiłem (to jest prawdziwe, nie tak jak panowie mówicie), sprzeciwiali się na różne sposoby, żeby zastosować właśnie ten wariant. A stowarzyszenie, na które się powołujecie, tzn. Stowarzyszenie „Kolejowe Podlasie", mam bezpośrednią informację w tej sprawie, że owszem poparło wariant zamknięcia dwutorowego, ale pod warunkiem, że linia kolejowa przez Czeremchę – Siedlce będzie poprawiona. Nie chcę tutaj używać innego słowa, bo może trzeba powiedzieć „zrewitalizowana", „wyremontowana", jakoś tak. W każdym razie nie znam przebiegu tych rozmów bezpośrednio, wiem tylko, że ten warunek był postawiony. Wyraziłem zdziwienie, że oni, ludzie znający się na rzeczy, akceptują tak fatalny wariant, więc wyjaśnili mi, że właśnie pod warunkiem, że tamta linia zostanie podreperowana, tak to nazwijmy.

Przedstawiciel przewoźników wspomniał – przedtem zapomniałem o tym powiedzieć – o linii postulowanej przez samorządowców, od dawna zresztą, a tym intensywniej, kiedy pojawiła się informacja o zamknięciu linii przez Małkinię – Tłuszcz – Łapy. Postulują rewitalizację i reaktywację linii kolejowej z Białegostoku do Warszawy właśnie przez Łapy – Czerwony Bór – Ostrołękę. Ona jest zdecydowanie krótsza niż ta przez Siedlce i Czeremchę. Powtarzam, jest uzasadnienie merytoryczne i to wielokrotnie podnoszone przez samorządy, żeby w ogóle niezależnie od remontu ją reaktywować. Była okazja się do tego odnieść i podjąć ten problem. Nie został on podjęty. Tak wyglądają mniej więcej w skrócie postulaty i sprawy konsultacji z samorządami i ze środowiskami społecznymi. Powtarzam raz jeszcze, opinia publiczna jest zbulwersowana i nie jest prawdą, że to zaakceptowała, bo w ogóle o tym nie wiedziała. Dopiero nasza dyskusja, konferencje prasowe i wystąpienia poselskie spowodowały, że ludzie się o tym dowiedzieli.

Nikt z panów, to jest druga sprawa, a zwłaszcza oczekiwałem, że przedstawiciel ministerstwa to tutaj zrobi, nie odniósł się do kwestii straconych siedmiu lat. Panowie, przepraszam bardzo, jak teraz zaczęło robić się krucho na ostatnim odcinku, został ostatni rok to podejmujecie tego typu decyzje, a co robiliście przez siedem lat? Pieniądze były, trzeba było przygotować wcześniej wszystkie plany, pozwolenia itd. i zmodernizować te linie w sposób spokojny, wykonać prace wcześniej. Nikt z was, zauważcie, tutaj zdemaskuję też wasz swoisty brak logiki albo fałsz w myśleniu, nie kwestionuje, że prace można było wykonać bez zamknięcia dwutorowego. Tego nikt z was nie powiedział. Pro-

blem polega tylko na tym, żeby to zrobić szybciej, czyli gdybyście planowali wcześniej i nie stracili siedmiu lat, to można było to zrobić bez zamykania połączenia kolejowego z Białymstokiem. A teraz zmarnowaliście siedem lat i jest późno, krucho, pieniądze trzeba rozliczyć i wydać, więc nagle są gwałtowne, chaotyczne decyzje tego typu. Bardzo niedobrze to wygląda, ale taka jest prawda, sami praktycznie mówicie, że chodzi o czas, o przyspieszenie, a nie o to, że jest to niemożliwe przy innej organizacji robót.

Nie chcę odnosić się do spraw, które też są sprzeczne. Zresztą w ogóle nie wiadomo co o tym myśleć, bo pan dyrektor powiedział na początku, zanotowałem, że decyzja o zamknięciu tej linii kolejowej jest swoistym ewenementem, a potem któryś z panów prezesów powiedział, że to jest nowatorskie rozwiązanie. Panowie, gratuluję takiego nowatorstwa. Zamknąć każdy potrafi, to nie sztuka, to naprawdę jest bardzo łatwa decyzja, najprostsza. Jakie to jest nowatorstwo? Potem przykłady z innych krajów. Może i są, nie twierdzę, że nigdzie tego nie robiono. Eksperci mówią, że można bez zamykania i po prostu należy, że to jest naprawdę niepotrzebne rozwiązanie i tego też panowie nie kwestionujecie, tylko gonitwa czasowa powoduje, że podjęta została taka decyzja.

Panie dyrektorze, pana zdanie jest aż żenujące, żebym w ogóle to komentował, że dla pasażera nie jest istotne czy pojedzie pociągiem, czy autobusem, aby dojechał do celu. Przepraszam, panie dyrektorze, żarty pan sobie robi? Jak to nieistotne? To po co jest kolej? W takim razie zamknijcie całkiem kolej, będą jeździć autobusem. Skoro na jedno wychodzi, to po co pociągi? Albo autobusy skasujcie, albo pociągi skasujcie. Zresztą pod waszymi rządami rzeczywiście wszystko pada, więc będzie pokasowane jedno i drugie. Miało być zbudowane lotnisko pod Białymstokiem, były pieniądze – to tak nawiasem mówiąc do pana dyrektora, do panów tego nie adresuję. Było ponad 300 mln zł w perspektywie finansowej 2007–2013. Pieniądze podzielone na drobne odcinki dróg. Tych środków nie ma. Lotniska nie było i już nie będzie. Nie ma lotniska, droga się ślimaczy, remont S8, kolej zamknięta. Będzie miało miejsce niemalże całkowite odcięcie komunikacyjne Podlasia od świata i wy mówicie, że to jest dobrze, że nic się nie stało. Polacy, nic się nie stało – znamy to. Nie ma żadnych gwarancji, jak się patrzy na historię rozwoju firmy, która wygrała przetarg. Trochę to przestudiowałem, a jak się okazuje przetarg też wymaga wyjaśnienia. Historia tej firmy i kondycja finansowa nie dają gwarancji, że w czasie skróconym przez zamknięcie zostanie to wykonane. Powiem tak, pani wicepremier Bieńkowska wyjeżdża, ale wy zostajecie i my do was (nie „po was", przepraszam, za ministrem spraw wewnętrznych waszego rządu) wrócimy w listopadzie przyszłego roku i zapytamy o to wszystko: jak to przebiegało, co jest wykonane, czy dotrzymano terminów, czy te wasze zapewnienia i prawie, że stawianie głowy pod topór, jeżeli to nie wyjdzie, się sprawdziło. Naprawdę proszę panów i apeluję, ale i przestrzegam jednocześnie, bo za decyzje trzeba potem odpowiadać, żebyście jeszcze raz przemyśleli tę decyzję w kontekście argumentów, które dzisiaj padły i się z niej wycofali.

Panie przewodniczący, pana dramatyczne słowa o zagrożeniach przy pracach, kiedy linia nie jest zamknięta są niepotrzebne. Tam już bardzo mało jeździ pociągów, bo one zostały polikwidowane, zamienione na zastępczą komunikację autobusową, a ponadto zredukowano ich liczbę już przy poprzednim odcinku, o czym była mowa na ostatnim posiedzeniu poświęconym sprawie komunikacji z Białymstokiem w trybie art. 152 Regulaminu Sejmu. Takie posiedzenie już było i pamiętamy, co wtedy zostało przez nas powiedziane jako posłów, którzy znają sprawę. Krótko mówiąc, naprawdę można by to zrobić bez żadnego zagrożenia dla bezpieczeństwa pracowników, bo robi się to niemalże wszędzie, w większości miejsc tak to jest organizowane, a nie przez zamykanie linii na czas prac modernizacyjnych. Nikt nie chce nikogo narażać, ale naprawdę ten dramatyczny ton jest tutaj niepotrzebny, bo to by oznaczało, że wszędzie trzeba by zamykać na czas prac modernizacyjnych czy inwestycyjnych, a tych linii się nie zamyka, więc można jedno z drugim pogodzić.

Co do wątku, który pojawił się tutaj z nowych okoliczności, jakie wyszły na posiedzeniu, najistotniejszy jest ten, o którym mówił pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski. Przypominam, że pan przewodniczący, to jest na pewno nagrane i będzie w stenogramie, prosił o odpowiedź na piśmie na postawione przez niego bardzo ważne pytania, niezwykle istotne, jeżeli chodzi o ocenę przetargu i organizacji prac, a także kosztów i zysków

firmy, nazwijmy to ogólnie budżetu, bo w końcu mamy do czynienia z firmą, która korzysta ze środków publicznych. Prosiłbym, żeby naprawdę bardzo poważnie przyjąć prośbę pana przewodniczącego Tchórzewskiego i udzielić nam odpowiedzi na piśmie w trybie niezwłocznym, abyśmy nie musieli używać innych środków przewidzianych prawem, żeby państwa do tego skłonić. Padła prośba, jest zwyczaj parlamentarny, że jeżeli prośba jest na piśmie, to trzeba po prostu na piśmie odpowiedzieć i ja bym na to poczekał.

Natomiast byłoby bardzo źle, gdybyśmy musieli ze sobą rozmawiać przez prokuraturę i inne służby. Nie chcę tego i nikt z nas tego nie chce, ale jeżeli będzie to potrzebne, to nie miejcie państwo złudzeń, że się przed tym zawahamy. Na pewno się przed tym nie zawaham, ale wolałbym najpierw uzyskać odpowiedzi, bo być może nie będzie takiej potrzeby. Naprawdę rzecz w tym, żeby ocenić to obiektywnie, tylko potrzebujemy tych informacji, więc wywoływanie przez panów prezesów tematu, że jak ktoś coś podejrzewa to proszę złożyć odpowiednie doniesienie do odpowiednich organów nie ma sensu. Jako publiczni funkcjonariusze wiemy co zrobić kiedy będzie potrzeba. Być może będzie to konieczne, ale dobrze by było, żeby nie było konieczne. W związku z tym oczekujemy, będę tu mówił w swoim imieniu jako reprezentant wnioskodawców, że oczekuję od panów odpowiedzi na piśmie zwłaszcza odnośnie do wątku, który wiąże się z ewentualnymi korzyściami firmy w związku z nieprzewidzianym w specyfikacji warunków zamówienia elementem w postaci zamknięcia linii na czas prac, co powoduje zmniejszenie kosztów, czyli zysk firmy – ten wątek jest tutaj najbardziej interesujący – oraz odpowiedzi na wszystkie inne pytania, które zadał pan przewodniczący Tchórzewski. To jest nagrane. Proszę o odpowiedź i zobaczymy co z tym robić, bo zostawić tego bez wyjaśnienia nie wolno. To nie są jakieś decyzje podejmowane za prywatne pieniądze, nikt z panów nie podejmuje tutaj prywatnych decyzji, tylko publiczne i w związku z tym musi to wszystko być transparentne. Trzeba to rzeczywiście wyjaśnić. Nie wiedziałem o tym, panie przewodniczący, bo pewnie swoje pierwsze wystąpienie sprofilowałbym inaczej, gdyż sprawa ta jest niezwykle poważna.

Z tego względu też proszę, nikogo oczywiście tu nie strasząc, daleki jestem od tego, żebyście raz jeszcze przemyśleli swoją decyzję o zamknięciu torów na czas remontu i ich pochopnie nie rozbierali, bo naprawdę może z tym być kłopot, a nikt by tych kłopotów nie chciał. Nam wszystkim chodzi o to, jak już mówiłem na początku, żeby wykonać prace jak najszybciej, bo zapóźnienia są ogromne. Nawiasem mówiąc umowa była podpisana w grudniu 2012 r., mówił o tym pan poseł Piontkowski. Co w tym czasie się działo? Zresztą w ogóle jest pytanie, czy macie już panowie gwarancję i stuprocentową pewność, że to wyjdzie w tym terminie, nawet załóżmy przy utrzymaniu decyzji o zamknięciu linii, czy wszystkie pozwolenia i decyzje są wydane na tyle, że nie ma żadnych przeszkód? O Zielonce słyszymy, że jednak jest jakaś przeszkoda. Może są jeszcze inne przeszkody, nie wiem, to właśnie jest pytanie do was, czy gwarancje rzeczywiście mogą nam być tu złożone w stuprocentowy sposób, czy też nie. Bo powtarzam, i historia firmy, i jej kondycja, i wszystkie okoliczności, o których mówimy, to wszystko stwarza poważne wątpliwości, czy choć trochę uzasadnione jest dążenie, żeby tak ułatwić wykonawcy pracę. Powtarzam, to niewątpliwie leży w jego interesie, ale czy w interesie publicznym, to jest bardzo wątpliwe.

Tak naprawdę z tej decyzji, jeśli ją podtrzymacie, ale proszę o jej przemyślenie (kończę tym apelem raz jeszcze, bo póki tory nie są rozebrane można ją jeszcze zmienić i o to apeluję), na pewno zadowolony będzie wykonawca, bo on na tym zarobi więcej. Miejmy nadzieję, że szybciej wykona pracę, chociaż to nie jest pewne. Pewnie, tutaj na koniec odniosę się do wątku obronnego, jak się o tym dowie, zadowolony będzie Putin. Tak, Putin. Bardzo się dziwię, nawiasem mówiąc, i będę musiał zainteresować się tym osobno, bo jeżeli powinny być linie strategiczne dla obronności kraju, to dlaczego ta linia, jedyna na północny-wschód do takich linii nie należy. A może jednak należy i zrobiliście błąd, to też trzeba będzie wyjaśnić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo dziękuję Wysokiej Komisji za debatę, która miała miejsce. Mam głębokie przekonanie, że wnioski płynące z tej dyskusji będą wykorzy-

stane w przyszłości przez realizujących inwestycje liniowe w zakresie infrastruktury kolejowej i na tym kontrakcie, ale na pewno na przyszłych, bowiem w perspektywie lat 2014–2020 mamy przesunięcie ciężaru finansowania na inwestycje kolejowe. Chciałbym tylko tyle powiedzieć. Jestem wdzięczny panu posłowi Zielińskiemu, niemniej jednak muszę to powiedzieć. Końcówką, panie pośle, wpisał się pan także w formułę sugestii, że coś tu jest na rzeczy. Ponieważ nie ma żadnych problemów z uzyskiwaniem odpowiedzi na piśmie, bo przecież funkcjonuje instytucja zapytań i interpelacji poselskich, to każdy poseł, gdyby nie uzyskał odpowiedzi, może z tej drogi skorzystać i na pewno ją uzyska.

Jeżeli miałbym jednym zdaniem powiedzieć, to jednak uważam: jasne, że koszt inwestycji, jasne, że czas realizacji, oczywiście komfort tych, którzy korzystają, ale bezpieczeństwo nade wszystko. Nie ma co do tego wątpliwości. Wiem, co oznacza prowadzenie robót liniowych pod ruchem, jest to po prostu zagrożenie codzienne i w każdej godzinie. W związku z tym, a są to doświadczenia wieloletnie, nie tylko moje, jeżeli tylko jest możliwość zorganizowania ruchu objazdami i wyłączania odcinków, czyli nieprowadzenia robót liniowych pod ruchem, to należy z tego korzystać. Powiadam, jeżeli są nieszczęścia, wystarczy kalectwo, żeby nie miało ceny, która dałaby się równoważyć z uzyskiwanymi oszczędnościami. Pozwólcie państwo, że tym akcentem zakończę wobec wyczerpania porządku. Dziękuję państwu za udział w posiedzeniu. Do zobaczenia.